der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

JUNI

6/81



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

Unsere historische Fotoecke



Das war einmal – Dresden Hauptbahnhof vor und nach der Länderbahnzeit



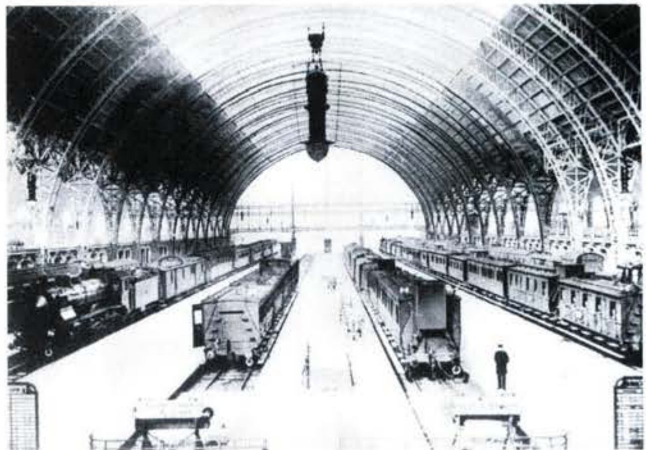




Bild 1 Dresden Hbf vor dem 1. Weltkrieg

Foto: Sammlung R. Preuß, Berlin

Bild 2 Eine preußische S 4 mit Rauchkammerüberhitzer. Es folgen hinter der Lok ein sächsischer und ein preußischer Gepäckwagen.

Foto: Sammlung G. Meyer, Aue

Bild 3 Blick in die Mittelhalle des Dresdner Hbf. Der 2. Zug v. l. ist ein Abteilwagen-Zug der Windbergbahn nach Possendorf.

Foto: Sammlung G. Meyer, Aue

Bild 4 Mitte der 30er Jahre dominierte bereits der Kraftomnibusverkehr. Im Hintergrund einer der „berühmten" Dredner Hechtwagen.

Foto: Sammlung Ch. Stein, Limbach-Oberfrohna

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR-1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 20. 4. 1981
Geplante Auslieferung: 12. 6. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 70 32 90. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

6 Juni 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Titelbild

Modell der Lok Nr. 71 der Dinver Sonth-Park und Pacific Railroad, Baujahr 1883 im Maßstab 1:22,5 Spur II_m. Dieses Fahrzeug wird mit einem kompletten Personenzug aus der Pionierzeit des Eisenbahnwesens auf der 7. Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm im Juni 1981 zu sehen sein.
Erbauer dieses Modells ist der Eisenbahnfreund A. Delang von der Zentralen Arbeitsgemeinschaft des DMV im BV Berlin.
Foto: A. Delang, Berlin

Rücktitel:

Es vermag wohl niemand einzuschätzen, wieviel Meter Film zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld in den letzten Jahren Eisenbahnfreunde belichteten. Der Planeinsatz der BR 95.0 des Bw Probstzella gehört nun der Vergangenheit an. U. B. z. die 95 0041 mit einem Nahgüterzug bei der Fahrt durch Blechhammer am 10. August 1980. Lesen Sie dazu bitte unseren Beitrag „Abschied von der BR 95" in dieser Ausgabe.
Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Maß des Reichtums

Der Eisenbahnknoten Karow (Meckl) bot in seiner wechselvollen Geschichte am 9. Mai 1981 eine besondere Attraktion. Die Sonne, die es an diesem schönen Maitag zu gut meinte, schien hier auch für viele Eisenbahnfreunde. Mit zünftiger Blasmusik wurden am Bahnsteig über 1000 Hobbyfreunde der Eisenbahn aus der DDR und dem Ausland stimmungsvoll begrüßt.

Das war schon ein Gewimmel auf dem sonst stillen Bahnhof, der mittlerweile auch fast 100 Jahre auf dem Buckel hat.

Seine Erbauer haben sicher nicht daran gedacht, daß sich einmal Eisenbahnfans aus unserem Lande, aus der befreundeten ČSSR, der BRD und der Schweiz auf die Beine machen würden, um hier ihrem beliebten Hobby zu frönen. Dafür bot das Sterntreffen mit der „Lokparade" der Baureihen 50, 52 und 44, die die Sonderzüge der Bezirksvorstände Schwerin, Greifswald und Berlin des DMV der DDR nach Karow (Meckl) gezogen hatten, ausgiebig Gelegenheit. Und die Foto- und Filmaufenthalte während der Hin- und Rückfahrt waren ganz nach dem Geschmack der Eisenbahnfreunde.

Überhaupt steckte in den Sonderfahrten viel Dampf. Den Organisatoren und den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn war es gelungen, daß den Teilnehmern die Exkursionen zu einem nachhaltigen Erlebnis wurden. Allen war die Freude und Zufriedenheit anzusehen. Und die vielen Autogrammwünsche an das Lokpersonal am Ende der Fahrten sind sicher auch als ein Dankeschön für die gute Arbeit aufzufassen.

Viele Freunde wußten sich eins mit der Vizepräsidentin der Reichsbahndirektion Schwerin, Renate Fölsch, die in ihrer Begrüßungsansprache sagte, daß diese Sonderfahrten und das Sterntreffen auch ein Ausdruck der Kulturpolitik unseres sozialistischen Staates seien. In der Tat spürt doch jeder, daß sich die Politik der Hauptaufgabe Jahr für Jahr besser auszahlt, daß mehr Freizeit von heute das Resultat guter Arbeit von gestern ist. Wir halten es auch hier mit Marx, der im Grundriß der Kritik der politischen Ökonomie davon sprach, daß in der kommunistischen Gesellschaft die Freizeit zum Maß des Reichtums der Gesellschaft wird. Er verwies auch auf den Zusammenhang zwischen kulturvoller Beschäftigung in der Freizeit, die den Menschen bildet, verändert und die die Persönlichkeit formt, und den hierbei erworbenen Fähigkeiten und Eigenschaften, die in der Produktion wirksam werden.

Der X. Parteitag der SED hat trotz veränderter außenwirtschaftlicher Bedingungen den bewährten Kurs der Hauptaufgabe bestätigt und hierfür die ökonomische Strategie erarbeitet. In allem geht es darum, den Frieden zu sichern, den Wohlstand des Volkes zu mehren und die Freude am Leben zu fördern. Das geht uns alle an. Wir alle sind aufgerufen, gut zu arbeiten und gleichermaßen für eine hohe Arbeitskultur zu sorgen, insgesamt ein kulturvolles Leben in einem Staat zu führen, in dem die sinnvolle Freizeitgestaltung einen hohen Rang hat.

Wenn im Bericht des Zentralkomitees der SED an den X. Parteitag gesagt wird, daß für den Sozialismus ein reiches geistiges Leben charakteristisch ist, daß die weitere Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft nicht nur höhere Ansprüche an das Leistungsvermögen der Menschen stellt, sondern zugleich die volle Entfaltung ihrer geistigen Bedürfnisse und Fähigkeiten ermöglicht und fördert, dann ist damit auch unser Hobby einbegriffen. Das sollte alle Freunde anregen, mit guten Leistungen auf ihren Interessengebieten nicht nur sich selbst, sondern durch die Vermittlung ihrer Erfahrungen auch anderen Freude zu bereiten.

Vom Vorbild, zum Beispiel der Deutschen Reichsbahn und den Straßenbahn-Betrieben, sind wir stets in vielfältiger Art und Weise gut unterstützt und gefördert worden. Es ist uns daher ein großes Bedürfnis, anläßlich des Tages des Eisenbahners und des Tages der Werktätigen des Verkehrswesens allen Frauen und Männern auf diesem Wege einen herzlichen Glückwunsch für ihre großen Leistungen zu übermitteln. Wir möchten das verbinden mit einem ebenso herzlichen Dank für das Verständnis der Anliegen der Modelleisenbahner, der Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs.

Die Entwicklung des Vorbilds verdient unsere volle Aufmerksamkeit. Großes ist vollbracht worden. So sind von 1976 bis 1980 25,9 Prozent mehr Güter transportiert worden als im vorhergehenden Fünfjahrplan. Im 70er Jahrzehnt waren die Transportleistungen insgesamt höher als in den 20 Jahren davor. Über die Hälfte des Güterwagenparks der Eisenbahn wurde erneuert. 1500 km Strecke sind zwei- und mehrgleisig ausgebaut worden. Der Anteil der Transportleistungen, die mit modernen Elektro- und Diesellokomotiven erbracht wurden, erhöhte sich von 58 auf 92 Prozent, was eine jährliche Einsparung von 2,5 Millionen Tonnen Steinkohle bedeutet.

Die vom X. Parteitag an das Verkehrswesen gestellten Aufgaben sind anspruchsvoll. Die Verkehrspolitik ist darauf gerichtet, den Aufwand für alle Transportprozesse zu senken, den Transport auf kürztestem Wege mit weniger Treibstoff und Energie effektiver abzuwickeln.

Das wichtigste Vorhaben zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und zur Senkung des Energieaufwands ist die Streckenelektrifizierung. Bis 1985 sollen 730 bis 750 km Eisenbahnstrecken elektrifiziert werden. Damit wird sich der Anteil der elektrischen Zugförderung auf 30 Prozent erhöhen. Das ist auch eine entscheidende Voraussetzung dafür, daß weitere 15 Millionen Tonnen Güter, die gegenwärtig noch vom Kraftverkehr mit einem hohen spezifischen Energieaufwand transportiert werden, künftig auf die Eisenbahn verlagert werden können. Auch der Fahrzeugpark der Eisenbahn wird weiter modernisiert, um rationeller und effektiver transportieren zu können.

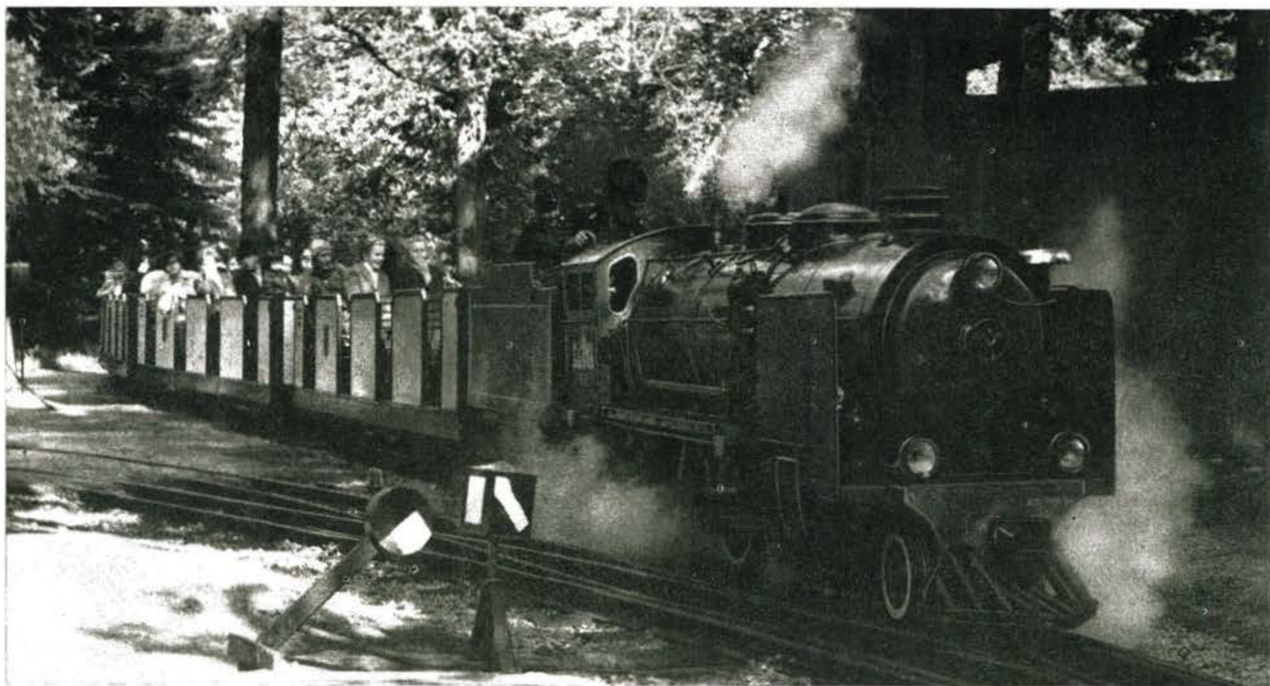
Es ist schon ein bedeutender und interessanter Volkswirtschaftszweig, mit dem sich die Hobbyfreunde befassen. Die Geschichte, Gegenwart und Zukunft bieten viel Stoff für eine schöpferische Betätigung beim Hobby, für Arbeitsfreude und Wohlbefinden.

R. H.

In unserer Republik gibt es 11 Pioniereisenbahnen. Sie erfreuen sich bei alt und jung großer Beliebtheit. Alljährlich sind sie Anziehungspunkte für viele Besucher, und immer ist für alle eine Fahrt mit der kleinen Bahn ein besonderes und nachhaltiges Erlebnis. Und alle sind beeindruckt, wie diszipliniert und verantwortungsbewußt die Pioniereisenbahner ihren Dienst versehen. In der Tat: Hier finden Mädchen und Jungen eine interessante Freizeitbeschäftigung. Und mehr — bei vielen reifte auf der kleinen Spur die Entscheidung für einen Beruf beim „Großen Bruder", der Deutschen Reichsbahn.

Seit 30 Jahren in Dresden und Leipzig und seit 25 Jahren in Berlin rollen die kleinen Räder im ratternden Takt. Anläßlich dieser Jubiläen kann jede dieser Bahnen eine stolze Bilanz ziehen. Allen Betreuern und den Paten gebührt dafür ein herzliches Dankeschön. Auch weiterhin gute Fahrt auf schmaler Spur!

Kleine Bahnen mit großer Tradition



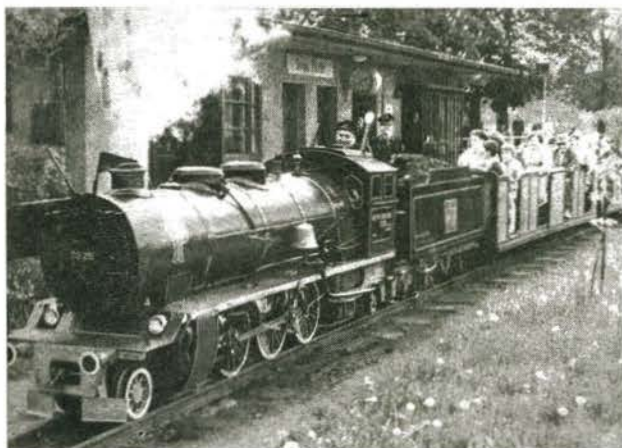




Bild 1 Am 1. Mai 1951 wurde die Pioniereisenbahn Dresden im Großen Garten in Betrieb genommen. Ständiger Briefwechsel besteht mit sieben Pioniereisenbahnen in der Sowjetunion. Mit der Budapester Pioniereisenbahn werden intensiv Erfahrungen ausgetauscht.

Bild 2 „Fahrt frei" hieß es am 5. August 1951 für die Leipziger Pioniereisenbahn. Bisher gönnten sich über drei Millionen Fahrgäste eine Fahrt auf dem 1,9 km langen Gleisoval im Norden der Stadt.

Bild 3 Am 10. Juni 1981 rollte die Pioniereisenbahn in Berlin 25 Jahre in der Wuhlheide. Seitdem sind über 5000 Mädchen und Jungen ausgebildet worden.

Fotos: W. Pawlik, Archiv

LOTHAR NICKEL (DMV) und GÜNTER WERMKE (DMV), Berlin

Kennen Sie die WSPB?

Wohl mancher Modelleisenbahner hat schon einmal den Wunsch verspürt, auf einer eigenen großen Bahn mitzufahren. Ist nun ein geeignetes Grundstück vorhanden, so kann dieser Wunsch der Realität näher rücken und unter Umständen erstaunliche Formen annehmen. So erging es jedenfalls dem bisherigen Technischen Leiter und jetzigen Vorsitzenden der durch ihre S-Bahn-Anlage weithin bekannten Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" des DMV. Das Grundstück seiner Eltern von über 3000 m² in L-Form bot sich geradezu für die Anlage einer Gartenbahn an. Doch für das Mitfahren auf einer solchen Bahn sollten schon wenigstens 381 mm Spurweite gewählt werden. Doch dahin führte kein Weg, denn die größere Anzahl dazu benötigter Drehteile war nicht zu beschaffen. Deshalb reifte ein anderer Gedanke: Man müßte auf Fertiges und Vorhandenes zurückgreifen können! Als Schlosser kann man vieles selbst bauen, wenn nur Radsätze und Achslager vorhanden sind! Der neue Gedanke kreiste schließlich um die Spurweite der Feldbahnen von 600 mm. Eine verwegene Idee. Doch bei Seitenlängen des Grundstücks von etwa 100 Metern ist das nicht unmöglich. Freund Wermke und seinen Söhnen ging die Sache nicht mehr aus dem Kopf. In der Umgebung von Spreenhagen gab es stillgelegte Sägewerke, in denen Feldbahngleisjoche zu haben waren. Auf gleiche Weise kam ein erstes Lorenfahrgestell dazu, die Basis zum Wagen Nr. 1, einem Kastenwagen. Das war die Geburt der „WSPB" im Jahre 1972. Dieses Kurzzeichen bedeutet „Wermkes Spreenhagener Parkbahn", ein Name mit voller Berechtigung, denn der Besitzer hat das Grundstück in jahrzehntelanger, liebevoller Arbeit in einen parkartigen botanischen Garten verwandelt. Und hier hat der „Trend zu größeren Spurweiten" zu einem sehr interessanten Ergebnis geführt. Allerdings muß gesagt werden, daß bei dem nach und nach entstandenen Streckengleis ein Lokomotivbetrieb überhaupt nicht vorgesehen war. Dieser ist vielmehr einem glücklichen Zufall zu verdanken. Doch soll die „geschichtliche Entwicklung" der WSPB der Reihe nach betrachtet werden.



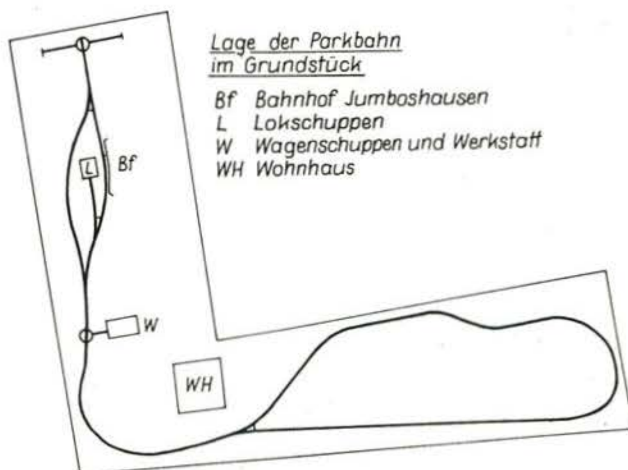


Bild 1 Vor dem Lokschuppen wird „Jumbo" für den Einsatz vorbereitet.

Bild 2 Vier Plätze hat der winzige erste Personenwagen.



Im Gründungsjahr 1972 entstanden neben dem Wagen Nr. 1 — das Fahrgestell dazu wurde zur Erleichterung des Flußmeisters aus einem Fließ geborgen — etwa 25 Meter Gleis. Noch einmal 25 m wurden 1973 geschafft. Aus weiteren, von verschiedenen Besitzern erworbenen ehemaligen Feldbahnfahrzeugen, wurden nach ihrer Aufarbeitung im Jahre 1974 der Flachwagen Nr. 2 und die Muldenkipper Nr. 3 und 4. Im darauffolgenden April 1975 schlug die „Sternstunde" der WSPB. Eine 10-PS-Kleindiesellok des VEB Lokomotivbau Karl Marx, Babelsberg, die nach längerem Aufenthalt auf einem Kinderspielplatz — Motor und Getriebe enthielten vier Eimer Sand — verschrottet werden sollte, konnte für die WSPB gerettet werden. Sie wurde vom verständnisvollen Gartenbauamt gegen Übernahme des Abtransportes großzügig überlassen. Ein halbes Jahr nahm die Aufarbeitung der Lok in Anspruch, wobei Kollegen, die übrigens wie auch die Freunde der AG 1/13 den Streckenbau tatkräftig unterstützten, nach bestem Können mithalfen. Am 11. November 1975 erfolgte dann der Transport nach Spreenhagen und die erste Inbetriebnahme der Lok „Jumbo" bei ihrer neuen „Heimatbahn". Inzwischen war

die Erweiterung der Strecke bis zum „Meterstein" 140 erfolgt. Auf dieser Strecke gab es bereits einen „Güterverkehr von Hand" zwischen den beiden Komposthaufen an den entgegengesetzten Enden des Grundstückes.

Nunmehr war ein Lokschuppen vonnöten, der aus dem nicht mehr erforderlichen Pumpenhaus entstand. Der darüber sich erhebende ebenfalls ausgediente „Wasserturm" gab der Anlage ein verwegenes, urtümliches Aussehen. Leider mußte er wegen Baufälligkeit 1980 entfernt werden. Hier erfolgte in den nächsten Jahren der Ausbau des Bahnhofs „Jumboshausen". Nun, da eine Lok zur Verfügung stand, konnte man an die Einführung eines Personenverkehrs denken. Ein Lorenfahrgestell wurde zunächst durch Vergrößerung des Achsstandes von 500 auf 700 mm verändert. Aus alten Möbelteilen und Stahlwinkeln formte sich langsam der Aufbau des Personenwagens Nr. 5 mit vier Sitzplätzen. Für den Anfang reichte dieses Sitzplatzangebot aus. Doch der „Reiseverkehr" auf der WSPB sprach sich unter Freunden und den Nachbarn im Ort herum. Besonders die Kinder waren und sind die zahlreichsten Interessenten. So reifte schnell der Plan zum Bau eines vierachsigen Personenwagens in Form eines Tiefladers, der als Wagen Nr. 6 noch 1977 in Betrieb genommen werden konnte. Er bietet in seinem Mittelabteil vier Erwachsenen und in seinen beiden Endabteilen über den Drehgestellen (aus Lorenfahrgestellen mit verkürztem Achsstand) jeweils zwei Kindern Platz.

Auch der Gleisbau wurde forciert. Um ausgehend vom Bahnhof Jumboshausen ohne Fahrtunterbrechung zu diesem zurückkehren zu können, wurde die schon im Bau befindliche Wendeschleife geschlossen. Da am Kopfbahnhof nach jeder Fahrt die Lok ins Schuppengleis fahren mußte — es gab nur zwei Stumpfgleise —, während die Wagen von Hand ans andere Ende rangiert wurden, sollte ein Umfahrungsgleis den Bahnhof erweitern. Der Bau begann 1978 und wurde 1979 beendet. Damit wurde die Entwicklung der kleinen Parkbahn im wesentlichen abgeschlossen.

Die Anlage enthält etwa 270 Meter Gleis, vier Weichen, deren Aufarbeitung durch Selbstanfertigung vieler Teile mehr als mühsam war, sowie zwei fast eingebaute Drehscheiben. Für unvorhersehbare Fälle sind noch drei auflegbare Drehscheiben vorhanden. Die weiteren Arbeiten werden sich in erster Linie auf die Erhaltung und Pflege der Anlagen und Fahrzeuge konzentrieren.

Wie bereits bemerkt, erfreut sich die kleine Bahn im Ort und bei den Freunden der Arbeitsgemeinschaft großer Beliebtheit. Zur Inbetriebnahme des „großen" Personenwagens hatte man eine Exkursion organisiert. Mit dem umgebauten, aber in der ursprünglichen Form erhaltenen ehemaligen Schleppdampfer „Volldampf", dessen Eigentümer der Fährmann der Fähre Oberschöneweide—Baumschulenweg über die Spree in Berlin ist, fuhr man von dort nach Spreenhagen und auch abends zurück.

Zum Tag des Kindes war der örtliche Kindergarten zu Gast, und sogar ausländische Freunde machten schon die Bekanntschaft der WSPB.

Es ist erstaunlich, welchen Nutzen der Betrieb für das Grundstück erbringt, denn jährlich werden „im Güterverkehr" etwa 20 Kubikmeter Abfälle und Kompost transportiert. Hinzu kommen bedarfsweise Transporte von Sand wie auch Baumaterialien, da das Grundstück keine Einfahrt für größere Fahrzeuge besitzt und am Tor die Umladung in die Wagen der Bahn erfolgt.

Schließlich ist später sogar der zweite Kompostplatz eingespart worden, und an der Strecke entstand ein Verbrennungsofen für trockenes Laub und dürre Äste. Man kann also sagen, es haben sich hier verschiedene Steckenpferde glücklich vereint!

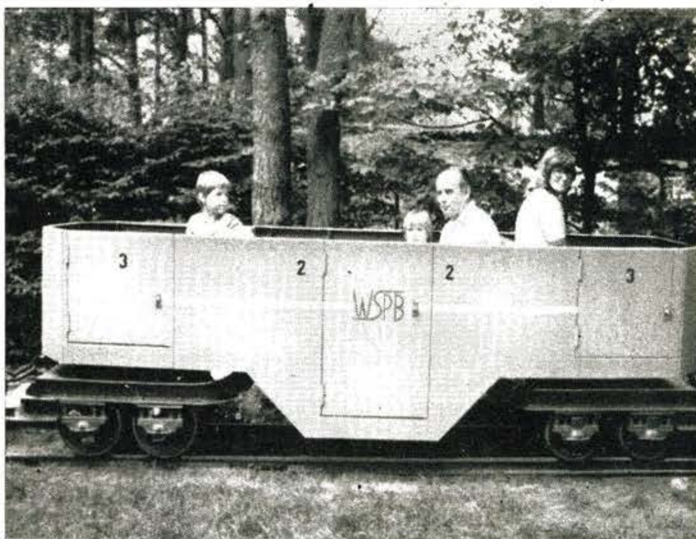


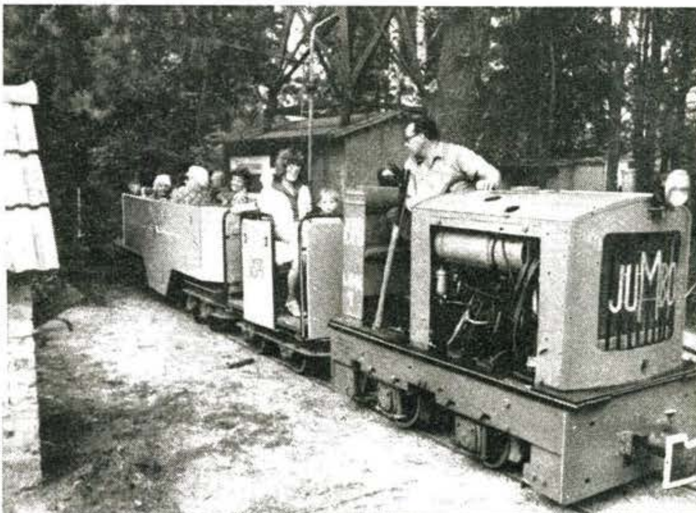


Bild 3 Der vierachsige Personenwagen mit insgesamt acht Plätzen

Bild 4 Ein malerischer Streckenabschnitt im Bereich der Wendeschleife

Bild 5 Im Bahnhof Jumboshausen ist ein fast vollbesetzter Personenzug eingetroffen.

Fotos und Zeichnung: L. Nickel, Berlin



JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

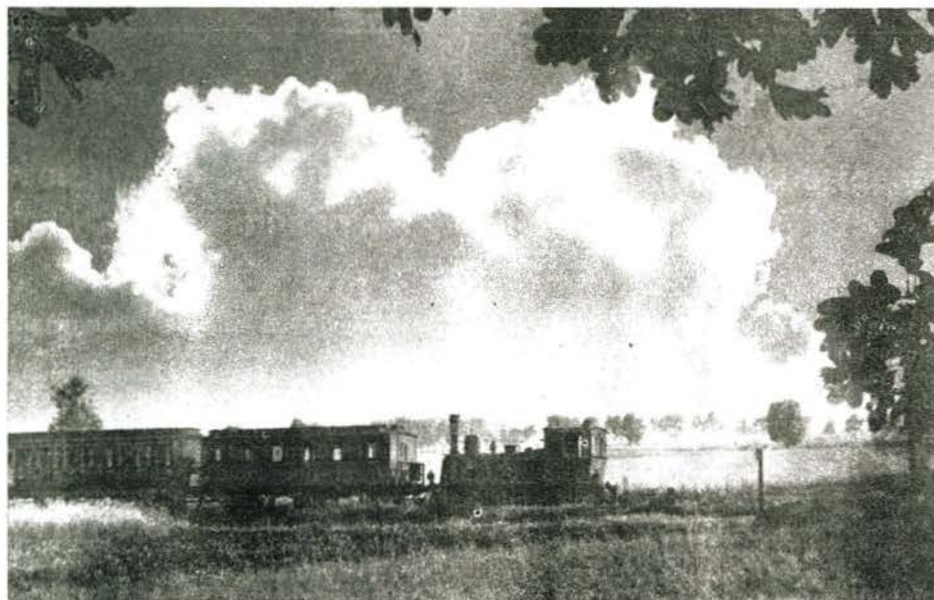
„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Über die Dampflokomotiven ist in unserer Zeitschrift schon viel geschrieben worden. Zumeist stand die Technik und Geschichte im Mittelpunkt. Nach wie vor wünschen die Leser Abhandlungen über die Feuerröster. Wir kommen dem im Rahmen unserer Möglichkeiten gern nach. Mit diesem Heft beginnen wir, in zwangloser Folge eine Reihe von Beiträgen zu veröffentlichen, in denen interessante Erfahrungen und auch Erlebnisse mit Dampflokomotiven verschiedener Baureihen beschrieben werden. Unser Autor ist mit Leib und Seele Eisenbahner, dazu engagierter Modelleisenbahner und ist heute als Schichtleiter im Bw Berlin-Ostbahnhof tätig.

Mit einer T 3 auf der Wanderung durch die Mark

Wiesen, Bruch, dazwischen Wälder aus hochstämmigen Kiefern mit dunklen Kronen, über denen hoch droben lautlos ein Habichtpärchen seine Kreise zieht, und ein eingleisiger, auf Kies gebetteter Schienenstrang. Das war die Heimat der T 3. Ein Feldweg, umsäumt von Weidenbäumen überquert das Gleis. Neben dem Warnkreuz ein gußeisernes Schild: Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder sich ein Zug nähert! mahnt die Aufschrift.
Typisches „Amtsdeutsch" — wie soll hier wohl das Läutewerk einer Lokomotive ertönen, wenn sich kein Zug nähert?
Ach was, Schwamm drüber. War das nicht eben die dünne Fistelstimme einer Dampfpfeife? Und die weißen Wölkchen dort zwischen den Bäumen... Schon hört man den rhythmischen Viererschlag, verbunden mit der ewig feuchten Aussprache eines Naßdampfers. Wieder gellt die Dampfpfeife, und bedächtig beginnt das Dampfläutewerk seinen Warnruf. Mit ihrem kurzen Achsstand nimmt die T 3 jeden Schienenstoß mit, wird buchstäblich in die Kurve hineingeschaukelt, und die ständig klappernde Allan-Steuerung liefert dazu die Begleitmusik. Eine feucht-warme Dunstwolke, ein Gemisch von Teer, Rauch und Wasserdampf hinterlassend, rollt die 89 6115 vorüber. Ihr folgen ein dreiachsiger BCi3, ein Bi und ein alter-preußischer Pwi mit einer offenen Bühne, alle noch mit Speichenrädern und Stangenpuffern...
Erinnerungen! So oder ähnlich kann es sich im Havelland, auf der Oderbruchbahn, auf der „Mittenwalder" oder auch der „Ruppiner Eisenbahn" zugetragen haben. Auf jeden Fall aber war unsere T 3 dabei im wahrsten Sinne des Wortes „führend". Ohne sie wäre der Begriff „Kleinbahn" undenkbar.
Vor fast 100 Jahren erblickte die 89er das Licht der Schienenwelt. Die zu dieser Zeit wie Pilze aus dem Boden schießenden „Klein- und Sekundärbahnen" verlangten nach einer Lokomotive, die billig im Betrieb und in der Unterhaltung war, über keine zu hohe Achsfahrmasse, jedoch über eine entsprechende Leistung verfügen sollte. Da die Geschwindigkeit auf diesen Bahnen in der Regel 30 km/h nicht überschritt, erschien ein Raddurchmesser von 1100 mm groß genug. (Ein Nachbau der preußischen T 3, die mecklenburgische T 3b erhielt einen Raddurchmesser von 1150 mm und soll inoffiziell „Renn-T 3" genannt worden sein, da sie die beachtliche Geschwindigkeit von 45 km/h erreichte.)
Wie gesagt — einfach war diese Lokomotive. Zuerst wurde auf Luftpumpe und Druckluftbremse völlig verzichtet. Als sich dies später nicht mehr umgehen ließ, mußte der Heizer jedoch weiterhin leerfahrende bzw. rangierende Lokomotiven mit seinem „kalten Regler" — der Handbremse — abbremsen. Eine Zusatzbremse oder eventuell noch elektrische Beleuchtung waren schon Spitzenklasse.
Mit 1,4 t Kohle und 4 m^3 Wasser waren die Betriebsstoffe zwar dem ursprünglichen Verwendungszweck angepaßt,



Einer der letzten Personenzüge auf der Strecke Mittenwalde Nord—Schönefeld. Diese Reststrecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) wurde 1949 von der DR übernommen und 1951 stillgelegt.

Foto: Sammlung D. Schau, Berlin

zumal die T 3 über eine Anlage verfügte, die es ermöglichte, den Wasservorrat aus jedem Graben oder Fließ zu ergänzen. (Daß man danach allerdings Wasserflöhe und Froschlarven im Wasserstandglas beobachten konnte, ist dickstes „Schienenlatein".)
Problematisch dagegen wurde es mit der Kohle. Was half es, daß man beim Bekohlen „herauszog", fast den gesamten Führerstand voll Kohle packte und dem Lokführer nur knapp Platz zum Stehen ließ. In letzter Konsequenz mußte der Heizer doch die Kohle aus dem rechten Kasten herausholen, um den Führer „herumschippen", was alles andere als eine Freude war. Die Schaufel war nicht viel größer als eine „Müllschippe" — wie sollte sie auch, bei 1,35 m^2 Rostfläche.
Sobald der „Linksaußen" über die 1,75 m Körpergröße hinaus war, hatte er seine Probleme. Durch die zu langen Arme machten die Hände beim Schaufeln sehr oft schmerzhafte Bekanntschaft mit der Führerhausrückwand oder dem Wurfhebelgewicht der Handbremse, und die Sitzposition auf dem Kohlenhaufen im Führerstand war mitunter mehr als ungünstig. Für das Ausschlacken (einen Kipprost besaß die T 3 natürlich nicht) galt das gleiche wie für das Schaufeln. Mit der Blechschaufel die Schlacke vom Rost holen gelang mir nur mit zweimal „Armbrechen" oder — einer zerschlagenen Scheibe an der Rückwand. Ob die Heizer damals alle klein waren? Dafür war die T 3 aber beim Abölen sehr „heizerfreundlich." Die Achsen hatten nur Oberschmierung, vielleicht auch deshalb, weil die Kanäle im Schuppen zu flach waren... Doch genug davon. Unsere Lokomotive hat es verdient, daß man ihre guten Seiten würdigt.
Als junger Lokführer wurde ich kurzzeitig zur ehemaligen „Osthavelländischen" abkommandiert. Ein Gmp sollte von Velten über Bötzow und Nieder-Neuendorf nach Spandau befördert werden. Als ich den Bremszettel sah, dachte ich, mich tritt ein Pferd. 325 Tonnen Zuglast — mit dieser kleinen „Katze"... Eine 64er würde damit unweigerlich liegenbleiben. Mein Vorgänger, er hatte bestimmt mehr Dienst- als ich Lebensjahre, beruhigte mich: „Kannst du ruhig nehmen — sie macht es schon..." Nun gibt es bei uns ein ungeschriebenes Gesetz. Man kann in der Kantine am „Münchhausen-Tisch" sonst etwas erzählen, meinetwegen, daß man während der Fahrt eine Achse gewechselt hätte oder noch Schlimmeres — doch in der Praxis einen Kumpel in die Pfanne hauen —,das geht gegen die Lokführerehre. Trotzdem war mir nicht wohl. Ich dachte an die schmächtigen, zerbrechlich wirkenden Stangen, sah mich im Geiste schon in der Marwitzer Kurve hängenbleiben... Und dann... Ja dann mußte ich wohl. — Laß eine Lokomotive nie merken, daß du vor ihr Angst hast, hatte mir mein Lehrmeister mit auf den Weg gegeben — sie macht sonst mit dir was sie will...
Scheinbar merkte es die T 3 nicht. Sie hüllte sich in weiße Abdampfwolken, stolperte zweimal — doch dann bewegte sie sich. Fast ungläubig vernahm ich das gedämpfte, feuchtwarme Puffen des Abdampfes, spürte, wie die Maschine nickend über die Schienenstöße rollte. „Mach auf, Meister, es kommt alles mit", meinte der Heizer auf seinem „Privatgebirge" thronend und zwinkerte mir aufmunternd zu. Ich nahm die Steuerung etwas zurück, schob den Regler weiter auf. Deutlich spürte ich, wie sich die kleine Maschine gehorsam in die Kupplung legte, sah die grauschwarzen Wolken, die sie aus ihrem langen Schornstein in den Himmel stieß und merkte auf einmal, daß ich mit ihr fuhr — und wir beide Freunde geworden waren...
Gute, alte T 3! Eine Schönheit warst du von Angesicht nie. Anspruchslos und zuverlässig — wie es sich gehörte — hast du deinen Dienst versehen, auch wenn es keine Schnellzüge mit 120 km/h oder scheinbar unendlich lange Güterzüge waren. Deine Heimat war die Nebenbahn mit ihren zahllosen unbeschrankten Übergängen, den kleinen Bahnsteigen und Haltepunkten, den zu bedienenden Anschlüssen — alles Arbeiten, die auch gemacht werden mußten. Und wenn einer erzählt, daß der Landbriefträger deine Personenzüge nicht benutzen konnte, weil er einen Eilbrief zuzustellen hatte... lächle darüber! Bestimmt wußte er es nicht besser, oder... was weiß er überhaupt von uns? Er kennt nicht die glühende Hitze des Hochsommers, den Staub, der die Kehle ausdörrt, die tückischen Herbstnebel, wenn sie aus Sümpfen und Bruch steigen, den Schneesturm, wenn er heulend über das Land fegt, deine Gleise verwehte, dich und deine beiden Männer in Eispanzer hüllte und man dennoch nach dir die Uhr stellen konnte. Die Zeit mit dir habe ich nie bereut.

Merseburg—Mücheln und Röblingen—Vitzenburg dampffrei

Anfang Dezember vergangenen Jahres wurde damit begonnen, die zur Bedienung der Strecke Merseburg—Mücheln vorhandenen BR 52.8 der Einsatzstelle Querfurt des Bw Röblingen allmählich abzulösen bzw. für andere Leistungen einzusetzen. Zunächst wurden die Dieselloks 110139 und 110140 vom Bw Leipzig Süd nach Röblingen abgegeben. Bis zum 13. Dezember 1980 absolvierten sie die notwendigen Probefahrten. Einen Tag später zog die 52 8174 letztmalig die Personenzüge 19522, 17577, 15532 und 15537 durch das Geiseltal. Genau 94 Jahre nach Eröffnung dieser Strecke (vgl. ME 10/80) übernahm die Diesellok 110139 den für die Dampfloks verbliebenen Umlauf.
Gegenwärtig sind in der Lokeinsatzstelle Querfurt noch die Lokomotiven 528028, 8044, 8063, 8103, 8108 und 8114 abgestellt. Die Lokomotiven 528077, 8119 und 8174 waren noch bis vor kurzem zur Bedienung der Strecke Röblingen—Querfurt—Vitzenburg im Einsatz. Am 14. April verkehrte letztmalig die festlich geschmückte Lok 528033 auf der Strecke Röblingen—Querfurt. Es handelte sich dabei um den letzten planmäßigen Dampflokeinsatz der Rbd Halle.

Ja.



***Bild 1** Lok 528063 der Einsatzstelle Querfurt des Bw Röblingen vor einem GmP im Herbst 1980 bei Schraplau.*



Bild 2 Der Traktionswechsel war bereits zum Zeitpunkt dieser Aufnahme deutlich sichtbar. Eine 52.8 neben sowjetischen Großdielselloks vor dem Bw Röblingen

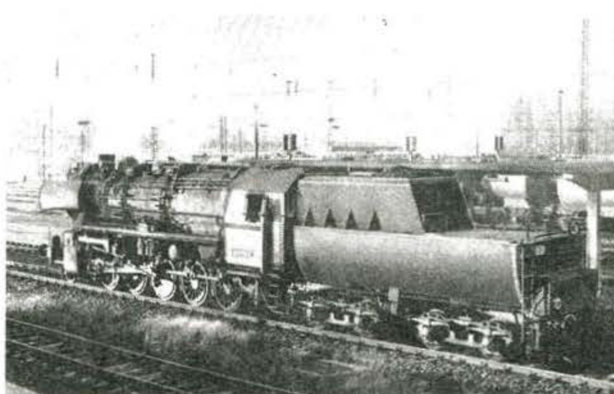


Bild 3 Die inzwischen umbeheimatete Lok 52 8034 wartet in Bramsbedra auf den nächsten Einsatz.

Fotos: U. Janek (2) P. Waek (1)

Das Ende der Dampftraktion im Bw Nossen

Vor den Toren Dresdens an der landschaftlich reizvollen Strecke von Leipzig über Döbeln nach Meißen liegt das Städtchen Nossen. Dieser Ort ist in den letzten Jahren zum Begriff für Eisenbahnfreunde geworden, denn das dortige Bahnbetriebswerk beheimatet noch eine Reihe interessanter Dampflokomotiven.

Bis zum 23. Februar dieses Jahres setzte das Bw Nossen noch drei Triebfahrzeuge der BR 50 ein. Es handelte sich dabei sowohl um Maschinen der Ursprungsausführung, als auch um rekonstruierte Loks. Besonderes Interesse erweckte immer noch die bis dahin gelegentlich eingesetzte 50 1002. Durch die Initiative von Eisenbahnfreunden erhielt sie sogar wieder die Wagner-Windleitbleche. Das Triebfahrzeug bewährte sich noch bis vor wenigen Monaten im planmäßigen Güterzugdienst, den es zusammen mit den Loks 50 3539 und 50 3581 versah. In Reserve standen die 50 1298, 3657, 3658 und 3673. Zur Zeit sind sämtliche Lokomotiven abgestellt. Eine Wiederaufnahme von Regelleistungen durch Dampfloks des Bw Nossen ist derzeit nicht mehr vorgesehen.

Über ein Jahrzehnt beheimatete das Bw Nossen Maschinen der BR 35 (ex. 23^{10}). Im Mai 1977 beendete die 35 1106 den planmäßigen Einsatz dieser BR bei der Deutschen Reichsbahn. Aber auch heute beheimatet das Bw Nossen noch die Traditionslokomotive 35 1113. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist für diese schöne Lok vorgesehen.

Abgerundet wird das Bild durch die Heizlokomotiven 50 3138 und die zum Dampfspender umgebaute 58 1042. Im Mittelpunkt stand bis Februar natürlich der Planeinsatz der BR 50 auf den Strecken Nossen—Freiberg, Nossen—Großbothen und Nossen—Riesa. In Nossen werden aber nach wie vor die Schmalspurmaschinen des Mügelner Netzes, der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg und der Strecke Freital-Hainsberg—Kipsdorf unterhalten. Von Zeit zu Zeit gelangen auf Spezialtransportwagen Schmalspurloks zur Ausführung der Planarbeiten nach Nossen.

Ja.

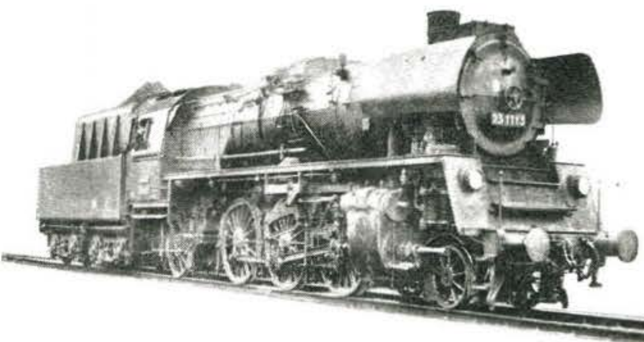


Bild 1 Lok 23 1113 im Mai 1968 auf dem Bw-Gelände Dresden-Altstadt. Die ab 1970 als 35 1113 bezeichnete Lok wird künftig vor Sonderzügen zu sehen sein.

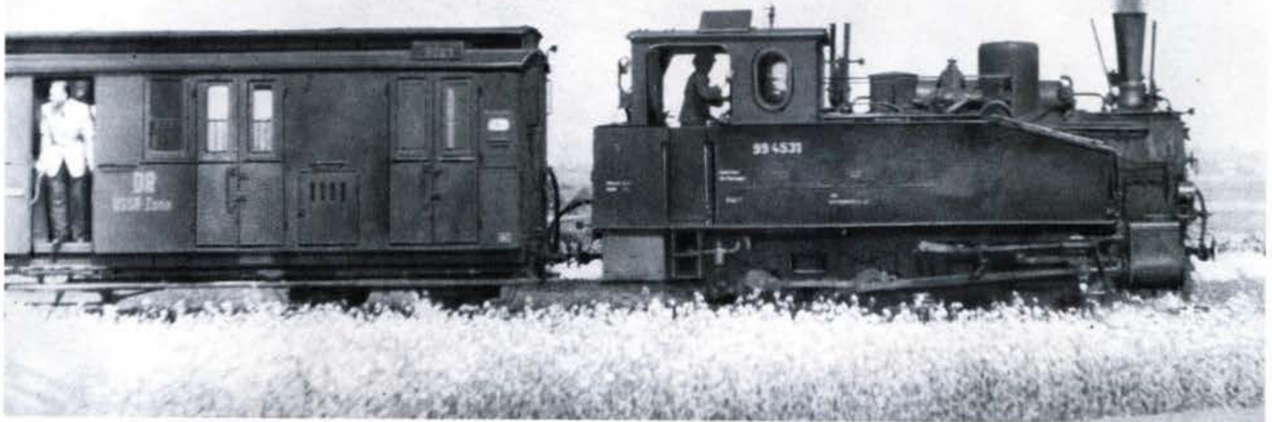
Foto: R. Kluge, Lommatzsch

Bild 2 Lok 50 3581 durchfährt am 18. Juli 1980 Döbeln Ost mit einem Güterzug.

Foto: R. Heym, Suhl



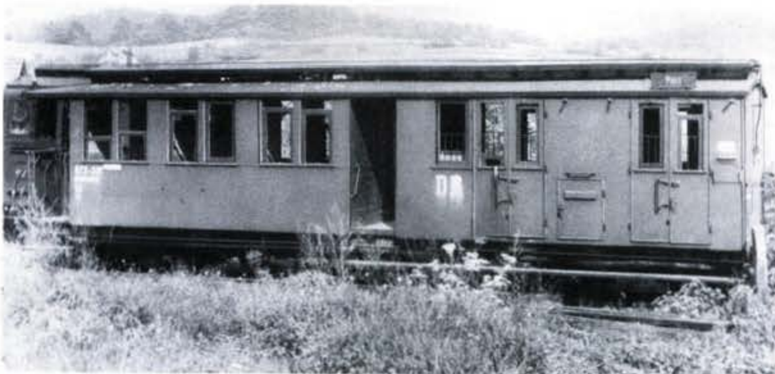
Die "Trusebahn" ist nicht vergessen!



Nach Veröffentlichung unseres kleinen Beitrages im Heft 2/81 über diese ehemalige thüringsche Schmalspurbahn erreichten uns zahlreiche Zuschriften. Daß diese Strecke keinesfalls vergessen ist, beweisen uns auch die vielen eingesandten Bilder, von denen wir einige interessante auf dieser Seite veröffentlichen. Der damalige Rangierleiter Roland Hiob aus Wernshausen schrieb uns, daß er den letzten Güterzug am 17. 1. 1969 zwischen Trusetal und Wernshausen begleitete. Das von uns angegebene Stillegungsdatum 31. 12. 1966 entspricht also nicht der Tatsache.

Inzwischen ist auch der erste Leiter dieser Bahn nach Übernahme durch die DR bekannt. Es handelt sich dabei um den verantwortlichen Redakteur unserer Zeitschrift!

Herr Horst Kohlberg aus Erfurt baute ein Modell des kombinierten Wagens mit der späteren DR-Nr. 970-201 in der Nenngröße $H0_e$. Die Trusebahn „lebt" also bei zahlreichen Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern weiter. In einem der nächsten Hefte werden wir über eine bemerkenswerte Lokomotive dieser Bahn berichten. Ma.





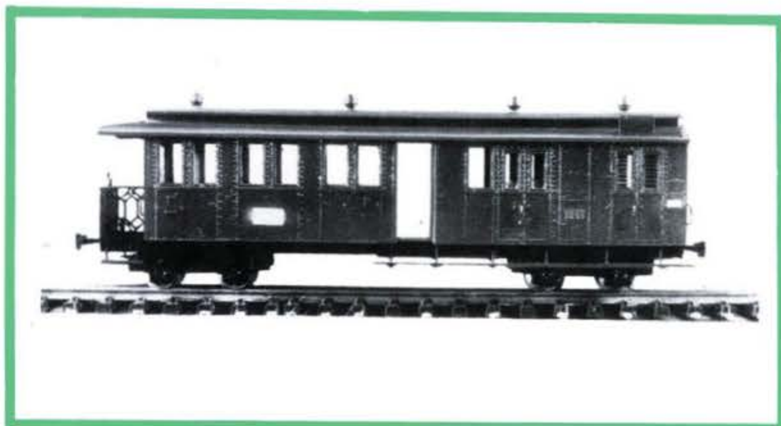


Bild 1 Lokomotive 99 4531 im Jahre 1952 auf der Trusebahn. Die Maschine wurde 1908 von Orenstein & Koppel geliefert und auf dieser Schmalspurbahn bis zur Übernahme durch die DR als „Glück Auf" bezeichnet. Die Lok wurde bereits 1962 abgestellt. Ihre 1925 gebaute „Schwester" ist als 99 4532 noch heute in Zittau als Rangierlok eingesetzt.

Bild 2 Ursprünglich existierten auf der Trusebahn zwei kombinierte Wagen mit der Nr. TB 1 und 2. Nach Übernahme durch die DR erhielten sie die Nr. 7.0761 und 7.0762. 1958 war nur noch der Wagen 7.0761 vorhanden, der fortab mit der Bezeichnung 972-201 verkehrte. Er war bis 1966 in Wernshausen stationiert.

Bild 3 Nach Einstellung des Reiseverkehrs auf der Trusebahn gelangte der Wagenkasten zum Bahnhof Eisfeld und wird noch heute dort als Geräteschuppen von Beschäftigten des Bww Eisenach genutzt.

Bild 4 Dieses $H0_e$-Modell entstand in der Werkstatt unseres Lesers Horst Kohlberg aus Erfurt.

Fotos: G. Malsch (1), G. Meyer (2), G. Sauerbrey (1)

AG „Freunde der Eisenbahn“ des DMV, Jena

Abschied von der BR 95

Mit einer Sonderfahrt des BV Erfurt wurde am 28. Februar 1981 die BR 95 aus dem Betriebsdienst verabschiedet. Diese Fahrt führte von Saalfeld nach Steinach und zurück. U. a. auf der Strecke Saalfeld—Sonneberg—Eisfeld war in den vergangenen 35 Jahren diese BR im Einsatz. Die BR 95 war die letzte von einer Länderbahnverwaltung entwickelte Lokomotive und die letzte regelspurige Tenderlokomotive, die auf den Gleisen der DR fuhr. Sie gehörte zu den leistungsfähigsten Dampflokomotiven, die jemals gebaut wurden. Immer häufiger auftretende Triebwerkschäden verlangten einen Ersatz durch andere Maschinen. 1978 wurde erstmals eine rumänische Diesellok der BR 119 eingesetzt, nachdem Versuche mit der BR 118.2—4 nicht den gewünschten Erfolg brachten. Seit Februar 1981 ist nur noch die 95 0027 als letzte betriebsfähige Lok dieser BR ab und zu im Zugdienst anzutreffen.





Bild 1 Sonderzug der Jenaer Eisenbahnfreunde auf dem Viadukt „Nasse Delle“ am 28. April 1979

Bild 2 Lok 95 0045 vor dem P 18019 in der Nähe des Hp Grümpau am 30. September 1979

Bild 3 Die offizielle Abschiedsfahrt mit der 95 0027-3 am 28. Februar 1981. Unser Bild zeigt den Sonderzug auf dem Bahnhof Lauscha

Fotos: H. Schneider, D. Hommel, M. Reimer



In Anlehnung an die für die Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn gelieferten 1'E 1'h2t, der sogenannten Tierklasse, gab die KPEV bei Borsig zehn Loks in Auftrag, die unter der Bezeichnung „Magdeburg 9201-9210" ausgeliefert wurden. Sie sollten in die Reihe T 20 eingeordnet werden. Da inzwischen die Länderbahnen an das Reich übergegangen waren, wurden die 1922 gelieferten Maschinen nach dem ersten Umzeichnungsplan unter 77 001-77 010 eingeordnet. 1923 erhielten sie die Nummern 95 001-95 010. Die später gelieferten Maschinen erhielten gleich die Nummern 95 011-95 045. Die Lokomotiven sollten vor allem den Zahnradbetrieb auf den DRG-Strecken ersetzen. Es zeigte sich aber nach Versuchsfahrten, daß diese Triebfahrzeuge u. a. auf Grund ihrer Achsfahrmasse auf diesen Strecken nicht eingesetzt werden konnten. Als günstig erwies sich ihr Dienst als Schiebelok auf Hauptstrecken mit großen Neigungen (z. B. Suhl—Oberhof), deren Durchlaßfähigkeit erheblich gesteigert werden konnte.

Aus diesem Grund war der größte Teil der 95er von Anfang an in Thüringen beheimatet. In Probstzella waren schon 1923 die ersten 95er zu sehen. Seitdem waren in Probstzella bis zur Ausmusterung ständig Loks der BR 95 beheimatet. Anfangs schoben sie in der Hauptsache Züge auf der Strecke Lichtenfels—Saalfeld nach. Auf dem Abschnitt Probstzella—Steinbach a. W. erbrachte sie auch die gleiche Leistung wie die BR 96 mit 30 t mehr Reibungsgewicht. Arnstadt erhielt sie für den Schiebedienst von Gräfenroda nach Oberhof und für den Güterzugdienst von Neudietendorf nach Grimmenthal. Bis zum 31. Oktober 1951 waren in diesem Bw 95er beheimatet.

Auch das Bw Suhl erhielt fabrikneue 95er. Sie waren ebenfalls für den Schiebedienst auf o. g. Strecke eingesetzt. Die letzte Suhler Lok der BR 95 wurde am 16. September 1951 nach Probstzella umgesetzt. Für mehr oder weniger kurze Zeit wurden einige 95er auch anderen Bahnbetriebswerken zugeteilt, die nicht in untenstehender Übersicht enthalten sind. Dazu gehörten Weimar, Gerstungen, Zeitz, Pressig-Rothenkirchen, Aschaffenburg, Meiningen, Saalfeld und Vacha. Einigen Bahnbetriebswerken, wie Aschersleben, Halberstadt, Sangerhausen und Eisenach, waren die Maschinen zeitweise als Heizlok zugeordnet.

Nach 1945 verblieben 14 Loks dieser BR in den westlichen Besatzungszonen. Die übrigen Maschinen wurden im Laufe der nächsten Jahre auf die Bahnbetriebswerke Probstzella und Blankenburg konzentriert. Das Bw Blankenburg setzte sie auf der steigungsreichen Strecke der „Rübelandbahn"

Fortsetzung auf Seite 177

Loknummer	vermutliches Erst-Bw	Heimat-Bw 01. 01. 1930	Heimat-Bw 01. 08. 1945	Heimat-Bw 01. 01. 1966	Umbau auf Ölhauptfeuer.	Z-Stellung	Ausmusterung
95 001	Geislingen	Geislingen	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	26. 01. 56	14. 03. 57
002	Geislingen	Geislingen	Zweibrücken	—	—	24. 01. 56	14. 03. 57
003	Dresden-Friedr.	Dresden-Friedr.	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
004	Dresden-Friedr.	Dresden-Friedr.	Probstzella	Probstzella	17. 11. 64	14. 05. 80	
005	Goslar[1]	Suhl	Arnstadt	Probstzella	10. 05. 67	14. 05. 80	12. 80
006	Goslar[1]	Suhl	Goslar	—	—	24. 01. 56	14. 03. 57
007	Goslar[2]	Suhl	Goslar	—	—	11. 03. 53	17. 03. 53
008	Goslar[2]	Suhl	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
009	Suhl	Suhl	Suhl	Probstzella	03. 06. 66	13. 01. 81	
010	Suhl	Suhl	Suhl	Probstzella	17. 07. 67	80	09. 80
011	Geislingen	Geislingen	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	27. 02. 56	18. 04. 56
012	Geislingen	Geislingen	Ansbach	—	—	08. 12. 47	02. 06. 48
013	Geislingen	Geislingen	Zweibrücken	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
014	Suhl	Probstzella	Probstzella	Blankenburg	14. 08. 67	19. 03. 80	
015	Suhl	Suhl	Suhl	Blankenburg	28. 12. 67	19. 03. 80	
016	Suhl	Suhl	Suhl	Blankenburg	06. 10. 70	23. 11. 80	
017	Suhl	Suhl	Suhl	Probstzella	—	20. 07. 71	19. 04. 76
018	Suhl	Suhl	Arnstadt	Probstzella	—	25. 02. 70	01. 09. 75
019	Suhl	Suhl	Arnstadt	Blankenburg	—	25. 02. 70	23. 09. 75
020	Arnstadt	Suhl	Arnstadt	Probstzella	13. 04. 67	29. 01. 81	
021	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Probstzella	—	27. 05. 71	19. 04. 76
022	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Probstzella	30. 01. 67	04. 08. 79	10. 80
023	Arnstadt	Arnstadt	Erfurt-G.	Blankenburg	27. 01. 66	79	01. 06. 80
024	Arnstadt	Arnstadt	Gotha	Probstzella	29. 12. 70	23. 09. 80	12. 80
025	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Blankenburg	31. 05. 73	79	10. 80
026	Arnstadt	Dresden-Friedr.	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
027	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Blankenburg	30. 11. 71		
028	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Blankenburg	18. 09. 67	14. 05. 80[3]	—
029	Arnstadt	Arnstadt	Arnstadt	Blankenburg	09. 10. 67	01. 06. 77	30. 09. 77
030	Arnstadt	Arnstadt	Probstzella	Probstzella	13. 11. 67	20. 05. 80	16. 11. 80
031	Probstzella	Probstzella	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
032	Probstzella	Probstzella	Probstzella	Probstzella	01. 06. 67	16. 06. 80	
033	Probstzella	Probstzella	Goslar	—	—	07. 04. 53	18. 10. 54
034	Probstzella	Probstzella	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	18. 10. 57	25. 04. 58
035	Dresden-Friedr.	Dresden-Friedr.	Neuenmarkt-Wirsb.	—	—	11. 06. 46	09. 10. 46
036	Probstzella	Probstzella	Arnstadt	Blankenburg	17. 03. 67	12. 03. 80	01. 06. 80
037	Probstzella	Suhl	Erfurt-G.	Probstzella	31. 03. 66	02. 06. 78	21. 10. 78
038	Probstzella	Probstzella	Arnstadt	Probstzella	—	07. 70	70
039	Probstzella	Probstzella	Arnstadt	Blankenburg	—	01. 05. 69	70
040	Probstzella	Probstzella	Probstzella	Probstzella	07. 02. 67	03. 11. 80	
041	Probstzella	Probstzella	Probstzella	Probstzella	22. 12. 72	03. 11. 80	
042	Probstzella	Probstzella	Probstzella	Blankenburg	—	11. 04. 68	72
043	Probstzella	Arnstadt	Probstzella	Blankenburg	29. 08. 66	11. 12. 80	
044	Probstzella	Arnstadt	Probstzella	Probstzella	27. 06. 67	17. 11. 80	
045	Probstzella	Probstzella	Probstzella	Blankenburg	26. 07. 72	03. 08. 80	12. 80

1) oder Bw Dillenburg
2) oder Bw Dillenburg
3) wird als Traditionslok aufbewahrt

Loknummer	Hersteller	Baujahr	FN
95 001—95 010	Borsig	1922	11 105—11 114
95 011—95 018	Borsig	1923	11 648—11 655
95 019—95 035	Hanomag	1923	10 177—10 193
95 036—95 045	Hanomag	1924	10 251—10 260

Ing. KLAUS STIEHLER, Erfurt und Dipl.-Ing. RAINER ZSCHECH, Leuna

Lichtenhain (a. d. Bergbahn) — Cursdorf — eine elektrisch betriebene Nebenbahn der DR

Zum Monatswechsel August/September 1979 dröhnten im strahlenden Sommerwetter Hubschrauberturbinen auf den Berghöhen des Thüringer Waldes. Urlauber und Eisenbahnfreunde wurden Zeugen einer bei der Neuelektrifizierung von Fernbahnen mit dichter Zugfolge üblichen Technologie. Aber dieser Aufwand für eine 2,6 km lange Nebenbahnstrecke mit nur einem pendelnden Zug? Darüber im speziellen und über diese Nebenbahn im allgemeinen wollen wir deshalb ausführlicher berichten.



Bild 1 Mit einem Lastenhubschrauber der Interflug wurden die Betonmasten für die Fahrleitungsanlage gestellt. Die Technologie war so gestaltet, daß ca. alle 4 Minuten ein Mast in die Hülsenfundamente eingesetzt werden konnte.

1. Allgemeines

Die Oberweißbacher Bergbahn gliedert sich in die international und national bei Fachexperten und Eisenbahnfreunden bekannte steilste schienengebundene Standseilbahn für die Beförderung normalspuriger Eisenbahnfahrzeuge zwischen Obstfelderschmiede und Lichtenhain (a. d. Bergbahn) und in die gleichermaßen bei den Urlaubern des oberen Schwarzatales beliebte Flachbahnstrecke Lichtenhain — Cursdorf (Bild 2).

2. Geschichtliche Entwicklung

Die Gemeinden des Thüringer Waldes hatten eine ausgeprägte Kleinindustrie (Glas, Porzellan), zu der noch die Produkte der Landschaft (Schiefer, Holz, medizinische Hausmittel) hinzukamen. Im vorigen Jahrhundert drangen deshalb viele Eisenbahnlinien weit ins Gebirge vor. Auch die Gemeinden Cursdorf, Deesbach, Lichtenhain, Meuselbach und Oberweißbach, auf einem fast 700 m hohen Ausläufer des Thüringer Waldes gelegen, forderten immer wieder den Anschluß an das Eisenbahnnetz, um ein billiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel zu haben. Das war insbesondere in der Winterperiode wichtig. Durch die enorme Verteuerung nach dem 1. Weltkrieg spitzte sich die wirtschaftliche Lage der Bergbevölkerung, die ohnehin ein karges Leben führte, so zu, daß die Errichtung einer Eisenbahn immer notwendiger wurde.

Viele Projekte entstanden, die Reibungs- oder Zahnstangenstrecken vorsahen. Realisiert wurde jedoch etwas Neuartiges: eine Standseilbahn mit anschließender Reibungsstrecke. Dr.-Ing. Bäseler hat sich hierbei sehr verdient gemacht. Im Juni 1919 wurde die „Oberweißbacher Bergbahn-Aktiengesellschaft" gegründet. Der Baubeginn erfolgte mit der Flachbahn von Cursdorf aus. Nach einer Bauzeit von 3 1/2 Jahren wurde die erste Probefahrt durchgeführt, aber die leistungsschwache zweiachsige Dampflokomotive schaffte die Steigung 1:50 nicht und ging kaputt. Während des Baues der Standseilbahn elektrifizierte man die Flachbahn, so daß der elektrische Zugbetrieb mit einem leistungsstarken Triebwagen möglich wurde. Die wirtschaftliche Lage zwang zur äußersten Sparsamkeit. Groß war aber die Freude, als im Mai 1923 der Personenverkehr eröffnet wurde, nachdem Güterverkehr bereits ab Dezember 1921 stattfand.

Am 1. April 1949 ging die Privatbahn in den Bestand der Deutschen Reichsbahn über. Mit großem Aufwand wurden beide Bahnteile modernisiert und leistungsfähiger gestaltet. Der Güterverkehr wurde 1966 eingestellt. Aber der Berufsverkehr sowie der ständig steigende Touristenverkehr erforderten eine weitergehende komplexe Erweiterung, Modernisierung und Instandhaltung.

Die Flachbahnstrecke ist dabei nach wie vor integrierter Bestandteil der Oberweißbacher Bergbahn. Der Ersatz der elektrischen Triebwagen durch Dieseltriebwagen wurde theoretisch und praktisch untersucht (Bild 3), kann aber aus technischen Gründen nicht als Dauerlösung realisiert werden.

3. Bahnanlagen

Der Oberbau wurde sehr kostensparsam errichtet, indem das Packlagermaterial aus einem Steinbruch östlich von Lichtenhain und die für die Trassierung gefällten Fichten als Schwellen verwendet wurden. Sie mußten jedoch bereits nach drei Jahren ausgewechselt werden, da sie nicht getränkt worden waren. Die aus 13 verschiedenen Profilen bestehenden Schienen waren als sogenannte Abfallschienen bei der preußischen Staatsbahn billig erworben worden. Jede Haltestelle verfügte über eine Weiche. In Lichtenhain ist außerdem eine Drehscheibe vorhanden, die den Übergang zum Plattformwagen der Standseilbahn ermöglicht und das Befahren der Stichgleise gestattet. Sie wird aber auch von jeder planmäßigen Zugfahrt der Flachbahn befahren. Der Oberbau wurde von der DR grundlegend überholt und besteht heute aus Holzschwellen mit K-Oberbau (Schienenprofile S 49 und S 33). Bei dieser Oberbauerneuerung entfiel die Weiche in Cursdorf.
Die Hochbauten sind landschaftstypisch gestaltet. Güterschuppen waren auf allen Haltestellen vorhanden, wobei in Cursdorf auch die Güter von Meuselbach umgeschlagen wurden. In Oberweißbach errichtete man auch eine Kopf- und Seitenrampe.
Die Bahnsteige sind auf allen Haltestellen so hoch angeordnet, daß ein trittstufenloser Zugang zu den Trieb- und Beiwagen möglich ist (Bild 4).

4. Bahnenergieanlage

Die Fahrleitung mußte gleichfalls billig und schnell errichtet werden. Deshalb wählte man die eigenartige Konstruktion einer seitlichen Fahrleitung, die von unten bestrichen wird. Dabei lag der Fahrdraht nahezu über der östlichen Fahrschiene (und nicht wie üblich über der Gleisachse). Dadurch konnten heimische Fichtenstämme als Fahrleitungsmaste und kürzere Ausleger (Bild 5) verwendet werden. Der Fahrdraht war nicht nachgespannt. In Krümmungen wurden die Holzmaste abgestützt. Durch das Stellen der Holzmaste in Schienenfüßen wurde eine hohe Lebensdauer erreicht.
Bei der Rekonstruktion erfolgte die Errichtung der Betonmaste. Für das Stellen mußte der Hubschraubereinsatz gewählt werden. Aufgrund der topografischen Lage konnten Straßenfahrzeuge außerhalb der Bahnanlage nicht eingesetzt werden. Andererseits war es auch nicht möglich, einen entsprechenden Eisenbahndrehkran über die Güterplattform (Beladegrenzen: 7 m Achsstand, 11 m Ladelänge,

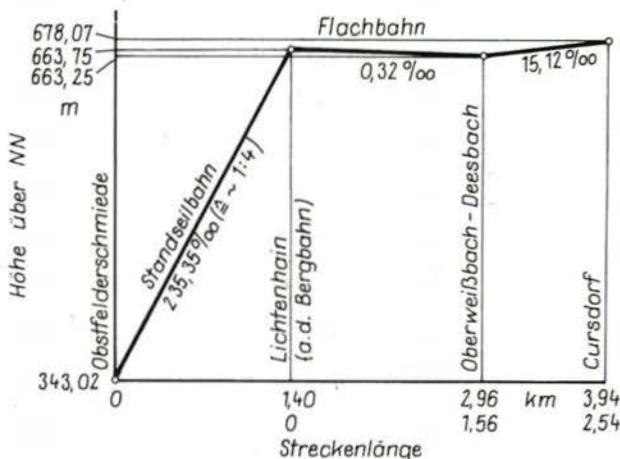


Bild 2 Streckenprofil der Standseil- und Flachbahnstrecke der Oberweißbacher Bergbahn

27/30 t Gesamtgewicht) über die Standseilbahn anzufahren. Die Fahrleitung wurde als nachgespannte Einfachfahrleitung ausgeführt, wobei sie entsprechend den örtlichen Bedingungen entweder ohne Tragseil oder mit Beiseilaufhängung versehen ist (Bild 6). Die Fahrleitung wurde nun auch in Zick-Zack-Führung über der Gleisachse angeordnet.
Die Energieversorgung mit einer Gleichspannung von 600 V erfolgt aus dem für beide Teilstrecken gemeinsam genutzten Maschinenhaus im Bahnhof Lichtenhain. Während anfangs nur ein wechselweiser Betrieb auf der Standseil — und der Flachbahnstrecke möglich war, da die Batterie und der Generator des Drehstrom-Gleichstrom-Umformers eine begrenzte Leistungsfähigkeit hatten, kann durch den Einsatz von Quecksilberdampfgleichrichtern ab 1954 auf beiden Teilstrecken gleichzeitig gefahren werden. Im Jahre 1970 wurden Siliziumgleichrichter eingesetzt und durch ein leistungsstärkeres Netzersatzaggregat eine stabile Energieversorgungsanlage aufgebaut. Die Einspeisung erfolgt aus dem 20-kV-Netz der öffentlichen Energieversorgung.

5. Fahrzeuge

Neben den ab Seite 185 dieser Ausgabe beschriebenen Fahrzeugen war zum Zeitpunkt der Übernahme der Bahn durch die Deutsche Reichsbahn noch die Dampflokomotive 98 6009 (Betriebsgattungszeichen L 22.10, Bauartbezeich-

Bild 3 Die Versuche des Einsatzes von Leichttriebwagen mit Dieselmotor verliefen nicht zufriedenstellend. Hier der Antransport des LVT auf dem Plattformwagen der Standseilbahn.





Bild 4 Haltepunkt Oberweißbach-Deesbach

nung Bn 2 t, Baujahr 1922) vorhanden. Sie diente als Reservefahrzeug und verkehrte mit älteren kleinen zweiachsigen Beiwagen. Die Maschine wurde nach der Inbetriebnahme des zweiten Triebwagens umgesetzt.

6. Betriebsführung

Auf der eingleisigen Nebenbahn verkehrt nur ein Zug. Hauptsignale sind nicht vorhanden.
Die Bahn wurde anfangs als Strecke 163 o und später als 188 b im Kursbuch geführt. Heute hat sie die Bezeichnung 564.

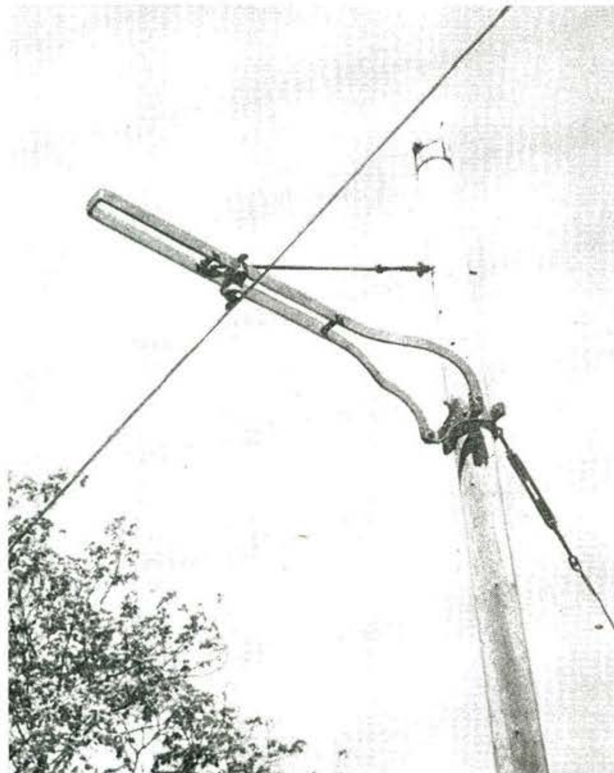


Bild 5 Holz-Fahrleitungsmast mit kurzem Ausleger der ursprünglichen Bauart

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Der Umfang des Zugbetriebes war sehr unterschiedlich. Er spiegelt die wirtschaftliche Lage bzw. die Bedeutung dieser Strecke für den Berufs- und Touristenverkehr wider. Während anfangs grundsätzlich auf der Flachbahnstrecke nur im Anschluß an die Bergbahn gefahren wurde, verkehrt heute dort eine größere Anzahl von Zügen. Die Fahrzeit für die 2,6 km lange Strecke beträgt 8 bis 9 Minuten.

Die Personenbeförderung wird im Regelfall von einem Triebwagen durchgeführt. Erforderlichenfalls kann der Steuerwagen beigestellt werden, der in Richtung Cursdorf an der Zugspitze verkehrt. Die Güterwagenbeförderung wurde zumeist vom Stamm-Triebwagen vorgenommen, wobei die Güterwagen in einer Richtung geschoben wurden.

Literatur

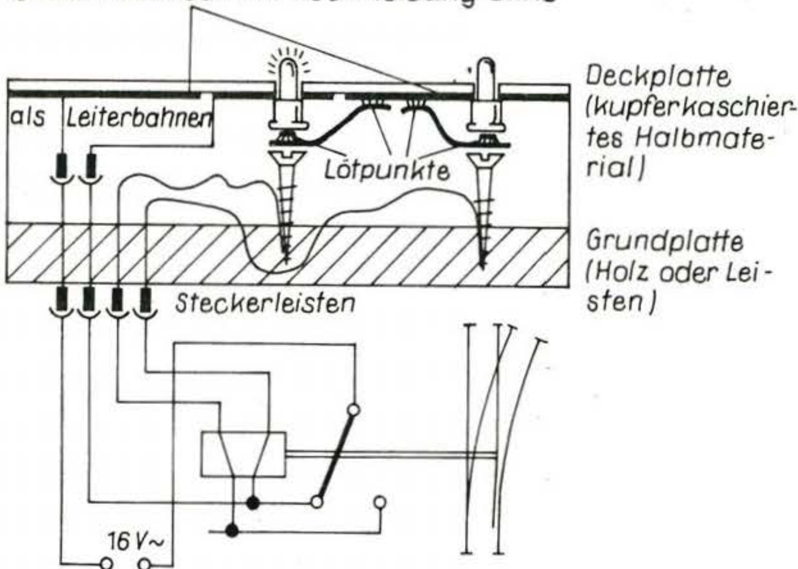
/1/ Fromm, Die Oberweißbacher Bergbahn; Der Modelleisenbahner 1961
/2/ Fromm, Komplexe Rekonstruktion der Oberweißbacher Bergbahn; Signal und Schiene 1976
/3/ Küpper, Die Oberweißbacher Bergbahn; Fahrt frei 1977

Fahrplan-abschnitt	Zugpaare			Zug ab / an Lichtenhain	
	werktags (bzw. Mo.—Fr.)	sonn-tags	sonst.	erster	letzter
Sommer 1936	7	9	1	6,30	19,26 (1,02)*
Sommer 1939	12	10	1	4,45	20,32 (1,20)*
Sommer 1943	5	4	—	5,05**	21,35**
Winter 1950/51	9	9	—	3,50	23,09
Sommer 1956	14	13	—	1,24	21,24
Sommer 1979	20	18	—	4,05	22,39

* Klammerwert für Züge in Nacht Sa/So und So/Mo
** ab / an Cursdorf

Anregungen zum Bau eines Gleisbildstellwerkes

Viele Modellbahnfreunde möchten die Bedienungselemente für Weichen, Signale, Entkuppler, Beleuchtung und Fahrstromabschnitte auf übersichtliche Weise entsprechend dem Gleisbild ihrer Anlage in einem gesonderten Pult unterbringen. Der Bau eines Gleisbildstellwerkes scheitert jedoch oft an der Platz- und Kostenfrage. Handelsübliche Einzeltaster sind zu groß, so daß die Unterbringung besonders für Weichen nicht möglich ist. Die Vielzahl der notwendigen Schalter verursacht hohen finanziellen Aufwand. Eine Rückmeldung der Schaltzustände durch handelsübliche Leuchttaster ist meist unerschwinglich.
Viele dieser Nachteile lassen sich durch den Selbstbau der Schalter vermeiden. Vom Verfasser wurden Leucht- und einfache Taster zur Bedienung von Momentstromartikeln praktisch erprobt. Die entscheidende Neuerung besteht wohl darin, daß zur „Verdrahtung" auch die Deckplatte des Stellwerkes genutzt wird. Auf der Grundplatte wird (von den Tastern) überhaupt nur noch der Ausgangskontakt und dessen Verdrahtung vorgesehen.
Die Deckplatte besteht aus kupferkaschiertem Leiterplattenmaterial (im Funkamateurgeschäft erhältlich) in der Größe des Stellwerkes oder auch in kleineren Teilen. Auf die nichtleitende Oberseite wird das Gleisbild sauber aufgezeichnet. Die vorzusehenden Schalter für Momentstromartikel bestehen aus Zwerglampen mit Stecksockel in gewünschter Farbe. Die Bohrungen (∅3,8 ... 4,2 mm) sind von der Schichtseite vorzunehmen, da die Ränder der Bohrungen den elektrischen Kontakt für die Rückmeldungen zu gewährleisten haben.
Von den Bohrungen ausgehend, müssen nun die Leiterbahnen (Breite 1 mm oder mehr) für die Rückmeldungen in der gewünschten Reihenfolge zu den Steckerleisten (Verbindung zum Unterteil des Stellwerkes) geführt werden. Das zu erreichen, ohne die zusammenhängende Plattenfläche zu zerschneiden, wird eine anspruchsvolle Knobelaufgabe. Etwa in 2 cm Abstand von jeder Bohrung muß nämlich ein Punkt mit Schaltpotential zum Anlöten der Kontaktfedern vorhanden sein. Man kann allerdings auch Drahtbrücken anordnen.



Die Trennung zwischen Leiterbahnen und Plattenfläche (dem Schaltpotential) erfolgt durch Ritzen oder Ätzen (Ätzsatz in Funkamateurgeschäften erhältlich). Jedoch sollten aber nur die unbedingt notwendigen Trennlinien entfernt werden. Wird keine Rückmeldung gewünscht, können die Leiterbahnen entfallen, und die gesamte Schicht unter der Deckplatte bleibt ungeteilt. Als Taster eignen sich auch durchgebrannte Lämpchen. An der als Schaltpotential elektrisch verbundenen Plattenfläche werden nun die Zwerglampen federnd angelötet. Es können z. B. die Schleifer der Autorennbahn verwendet werden. Der Federstreifen ist am Lampenfuß anzulöten (stellt den Eingangskontakt des Schalters dar) und darf den Schaft der Lampe nicht berühren.
Die Deckplatte des Stellwerkes trägt also die Anschlüsse der Rückmeldungen und das Schaltpotential aller Zubehörartikel.
Die Ausgangskontakte der Weichen oder anderen Momentstromeinrichtungen werden genau unterhalb der Lampen-Schaltknöpfe auf der Grundplatte des Stellwerkes angeordnet und zwar mit Messingschrauben. So kann man die Höhe justieren und auch gleich die Kabel anklemmen.
Auf der Grundplatte werden auch die Kippschalter für Gleisabschnitte und sonstige Schalter angebracht und durch Bohrungen in der Deckplatte bedient.
Das beschriebene Gleisbildstellwerk verzichtet also weitgehend auf handelsübliche Schalter und Anzeigeelemente, dadurch wird eine günstige Platzausnutzung und hervorragende Übersichtlichkeit bei gleichzeitig minimalen Kosten erreicht.

Joachim Pietsch, Gotha

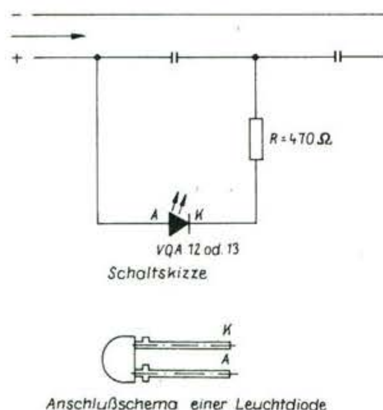
Gleisbesetztanzeige mit Leuchtdiode

Bei verdeckten Aufenthaltsbahnhöfen auf Modellbahnanlagen ist die Kontrolle der besetzten Gleisabschnitte besonders wichtig. Ich habe dazu eine einfache Schaltung mit einer Leuchtdiode und einem Widerstand aufgebaut. Diese Schaltung arbeitet ohne mechanische Schaltmittel und ist daher sehr betriebssicher. Die Verwendung moderner Leuchtdioden ist aufgrund des geringen Stromverbrauchs vorteilhaft.
Die Leuchtdioden und Widerstände erhält man in RFT-Filialen, die Amateurbedarf führen. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, diese Bauelemente durch den Konsum-Elektronik-Versand 7264 Wermsdorf, Postfach, zu beziehen.
Die Arbeitsweise der Gleisbesetztanzeige ist sehr einfach. Kommt im abschaltbaren Gleisabschnitt ein Triebfahrzeug zum Stehen, so schließt es den Stromkreis der Anzeigeschaltung. Der Strom fließt von der positiven Schiene durch die Leuchtdiode und den Widerstand zur potentialfreien Schiene und über

den Fahrzeugmotor zur negativen Schiene. Die Diode zeigt durch Aufleuchten den Besetztzustand an. Befindet sich kein Triebfahrzeug in dem entsprechenden Gleisabschnitt, so ist kein geschlossener Stromkreis vorhanden, und demzufolge leuchtet die Diode nicht. Die Besetztanzeige arbeitet nur bei anliegender Fahrspannung.

Die beschriebene Schaltung wird von mir schon einige Zeit erprobt und arbeitet zuverlässig.

Burkhard Wachter, Brandenburg

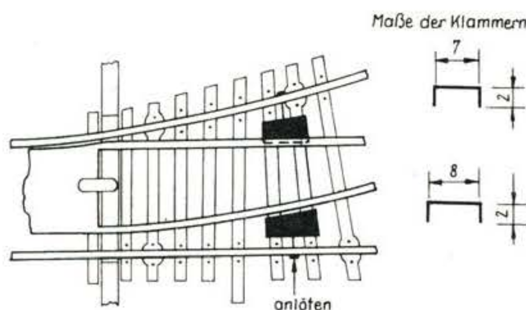


Ein Vorschlag zur Verbesserung der Herzstückstromversorgung bei TT-Weichen

Trotz ordnungsgemäßer Installierung des Gleismaterials traten immer wieder Mängel beim Befahren der Weichen auf. Besonders kurze Triebfahrzeuge (BR 86, BR 103) fuhren über bestimmte Weichen nur stockend oder blieben stehen.
Es stellte sich heraus, daß die Stromversorgung der Herzstücke verbessert werden mußte. Ein zweipoliger Umschalter kam für mich nicht infrage, weil dadurch Nachteile beim Bedienen entstehen würden.
Zur besseren Stromversorgung der Weichenherzstücke fertigte ich Metallklammern an und klemmte sie an 2 Bohlen fest (Maße und Lage der Klammern siehe Skizze). Für die Klammern verwendete ich 0,5 mm dickes Stahlblech. An diese Klammern wird ein Draht angelötet und eine Verbindung zur Außenschiene der Weiche geschaffen.

Nachdem ich diese Veränderung angebracht habe, ist auch die BR 103 in der Lage, störungsfrei längere Weichenstraßen im Rangierbetrieb zu befahren.

Gerd Depzinski, Dippoldiswalde



Verwendung von Leuchtdioden als Modell-Warnblinkleuchte

Zur vorbildgerechten Darstellung von Wegsicherungsübergängen gehört unter Umständen auch eine Blinklichtanlage. Oft ist es jedoch schwierig, entsprechend kleine Lichtquellen zu beschaffen.
Durch den Einsatz der Leuchtdioden vom Typ VQA 15 (Bild 1) dürfte es zumindest in der Nenngröße TT gelingen, maßstabgerechte Leuchten herzustellen. Leuchtdioden haben gegenüber Glühlampen folgende Vorteile:
— geringe Abmessungen
— geringer Stromverbrauch (ca. 10 mA bei 1,7 V)
— Lebensdauer von 20 000 h
Die für einen Wegsicherungsübergang notwendigen 2 Blinkleuchten kann man mit der bekannten Multivibrator-Schaltung ansteuern (Bild 2).

Ralf Wernecke, Berlin

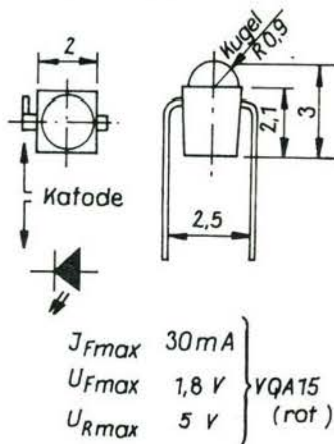


Bild 1

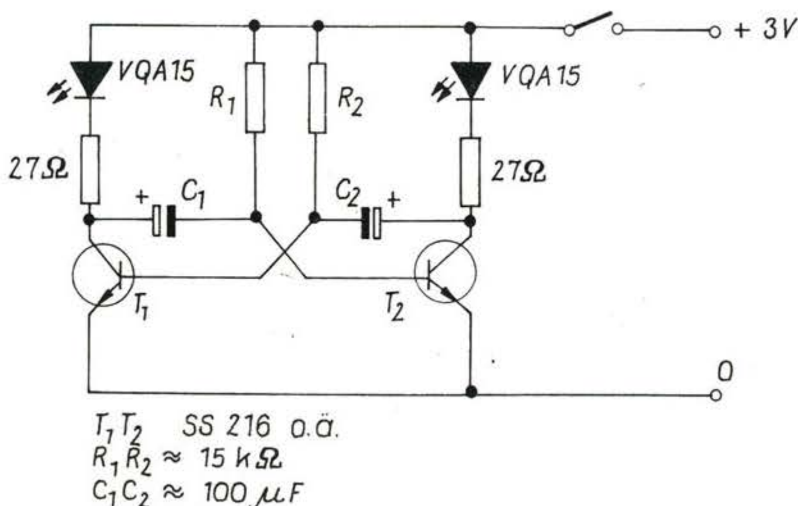


Bild 2

Beilage zur Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" 6/81 (S. 173)

Mit dieser Folge ist der Lehrgang „Elektronik für den Modelleisenbahner" abgeschlossen. Auch die Redaktion darf annehmen, daß mit dem Lehrgang ein Grundstein für die Anwendung der Elektronik im Modellbahnbau gelegt worden ist. Wir danken den Autoren für ihre gewissenhafte und zuverlässige Arbeit. Selbstverständlich werden wir uns auch künftig der Elektronik widmen, denn sie ist ja ein wichtiger Bestandteil des wissenschaftlich-technischen Fortschritts. Und eben das verpflichtet uns, interessante Erfahrungen und Ergebnisse, also allgemein anwendbare Schaltungen, zu vermitteln. Solche Artikel sollen die Modelleisenbahner anregen, mit dieser zukunftsträchtigen Technik zu arbeiten.

Die Redaktion

7.4.4. Automatisches Schalten von Wegübergangssicherungseinrichtungen

Das oben beschriebene Prinzip der Gleisfreimeldung kann auch zum Schließen/Öffnen von Schranken, die Dauerstromschaltung haben, sowie zum Ein-/Ausschalten von Warnblinklichtanlagen durch den Zug genutzt werden.
Die Länge der Schaltstrecke, d. h. der Abstand der Trennstellen links und rechts vom Wegübergang ist so zu wählen, daß die Wegübergangssicherungseinrichtung eingeschaltet ist, wenn der Zug sich dem Wegübergang auf maximal 0,5 m genähert hat. Auch das Ausschalten sollte erst dann erfolgen, wenn der Zugschluß sich auf einen bestimmten Abstand entfernt hat.
Diese relativ kurze Schaltstrecke erfordert allerdings, daß neben der Lok und dem Schlußwagen des Zuges, in Abhängigkeit von den gewählten Zuglängen, noch 1 bis 2 Wagen zum Schalten des Bausteines eingerichtet sein müssen.
Neigt das Relais des Bausteins aufgrund schlechter Kontaktgabe zum Flattern, dies gilt auch für die Anwendung als Gleisfreimeldebaustein, so ist dem Relais ein Kondensator von 50 bis 100 µF und mehr parallel zu schalten.

7.4.5. Brems- und Anfahrschaltung

Wie unter 7.3. beschrieben, steht die Forderung, daß der Zug nach Übergang auf die freie Strecke vor „Halt" zeigendem Blocksignal automatisch abgebremst und nach Umschalten auf „Fahrt" automatisch wieder anfahren soll.
Diese Forderung läßt sich mit Hilfe des im Halbleiterbastlerbeutel Nr. 21 enthaltenen Modellbahnbausteins realisieren. Bild 6.71 zeigt das Blockschaltbild der Brems- und Anfahrschaltung. Da die Funktionsweise dieses Bausteines in dem Halbleiterbastlerbeutel Nr. 21 enthaltenen Anleitungsheft ausführlich beschrieben ist, sollen hier nur noch einige spezifische Hinweise für den Einbau dieser Schaltung in die Modellbahnanlage gegeben werden.
Die Anschlüsse 2 und 4 der Schaltung werden über zwei in Reihe geschaltete Relaisarbeitskontakte verbunden. Der obere Kontakt ist ein Arbeitskontakt des nachfolgenden Blocksignalrelais. Der untere Arbeitskontakt dagegen ist ein Kontakt des Relais des ungefähr in der Mitte des Blockabschnittes liegenden Zugeinwirkungskontaktes.
Wie im Pkt. 7.3. (letztes Beispiel) beschrieben, wird bei „Halt"-Stellung des Bl. Sg. 6 die Arbeitsbereitschaft für die automatische Zugbremsung hergestellt. Passiert nun ein nachfolgender Zug die hinter dem Blocksignal 8 liegende Zugeinwirkungsstelle, so zieht deren Relais an und legt sich über einen weiteren Arbeitskontakt des Blocksignalrelais 6 in Selbsthaltung. Die Bremsschaltung tritt somit in Funktion und bremst die Geschwindigkeit des Zuges langsam ab, so daß der Zug am isolierten stromlosen Gleisabschnitt vor dem Blocksignal 6 zum Halten kommt.
Die Zeit für das Aufsteuern von T1 wird durch die Kombination R_2C festgelegt. R_2C sind in Abhängigkeit von der Länge des Blockabschnittes bzw. der Größe des Abstandes zwischen Zugeinwirkungsstelle und nachfolgendem isolierten Gleisabschnitt so zu wählen, daß auch der Zug, dessen Lok das schlechteste Fahrverhalten zeigt, erst am isolierten Gleisabschnitt vor dem Blocksignal zum Stehen kommt. Sollten auf der Anlage Züge mit weit voneinander abweichenden Fahrverhalten verkehren, empfiehlt es sich, die umschaltbaren R_2C-Kombinationen zu verwenden.

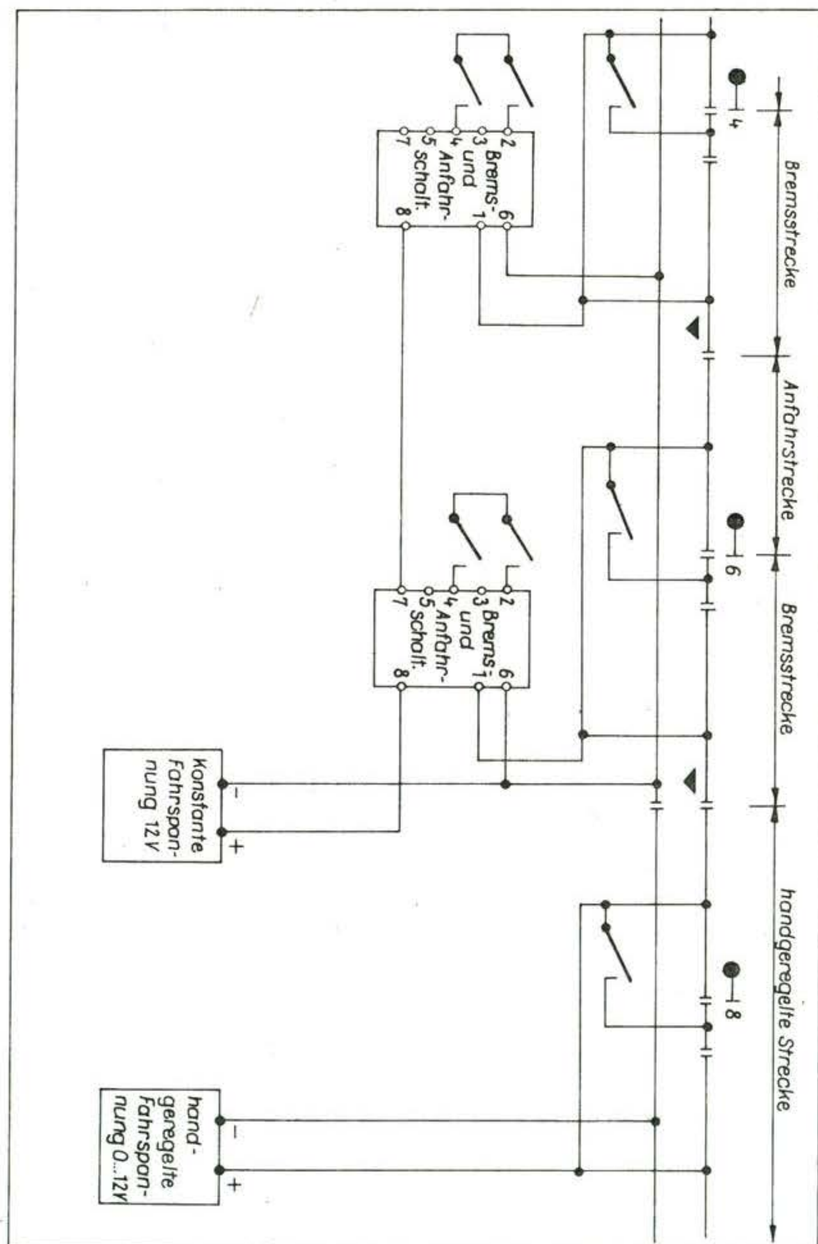


Bild 6.71. Blockschaltbild der automatischen Brems- und Anfahrschaltung

Mit dem Freifahren des durch das Blocksignal 6 gedeckten Blockabschnittes zeigt das Blocksignal wieder „Fahrt"-Stellung.
Das Blocksignalrelais fällt ab, damit öffnet sich der obere Schließerkontakt. Gleichzeitig damit wird die Selbsthaltung des Relais des Zugeinwirkungskontaktes unterbrochen, wodurch auch dieses Relais abfällt und sich damit auch der untere Schließerkontakt öffnet. Mit Unterbrechung des Stromkreises 2—4 beginnt der Kondensator C sich über R_4, R_5 und T_1 zu entladen. T_1 bleibt noch einige Zeit vollaufgesteuert und wird dann langsam zugesteuert und damit T_3 über T_2 entsprechend aufgesteuert. Der Zug setzt sich wieder in Bewegung. Würde nun auch wieder bei Annäherung an Blocksignal 4, da dieses „Halt" zeigt, eine Abbremsung der Geschwindigkeit notwendig sein, müßte dies über einen weiteren Baustein erfolgen, der durch den in der Mitte des Blockabschnittes liegenden Zugeinwirkungskontakt ausgelöst wird.
In der Brems- und Anfahrschaltung werden die Transistoren wie regelbare Widerstände verwendet. Deshalb ist darauf zu achten, um ihre Zerstörung zu vermeiden, daß ihre maximale Verlustleistung nie die zulässige Verlustleistungshyperbel schneidet. Dies ist vor allem für T_3 wichtig in Abhängigkeit von der Stromaufnahme der Modellbahnloks. Für Nenngröße HO sollte T_3 mindestens ein 10 Watt-Leistungstransistor sein. Außerdem ist für ausreichende Kühlung zu sorgen. Die Schaltung kann auch mit Si-Transistoren aufgebaut werden. Es ist dann die entsprechende Polung der Anschlüsse und Bauelemente zu beachten.

Schlußbemerkungen

Mit dem Abschnitt 7.4.5. wird der Lehrgang „Elektronik für den Modelleisenbahner" beendet. Wir, die Autoren, sind uns darüber klar, daß es nicht möglich ist, mit den vorliegenden Beiträgen auch nur annähernd die für den Modelleisenbahner wichtigsten Probleme der Elektronik zu behandeln, denn dazu würde wohl kaum ein dickes Buch ausreichen. Bei Fortsetzung des Lehrganges wären andererseits aber Dopplungen mit dem 1980 im Transpress-Verlag herausgegebenen Buch „Modellbahnelektronik" von Hagen Jakubaschk unvermeidlich.
Eine gegenseitige Abgrenzung des Lehrganges mit dem Buch war nicht möglich, da keine Information über die geplante Herausgabe des Buches erfolgte.
Wir hoffen jedoch, daß unsere Bemühungen nicht ganz umsonst gewesen sind und wir mit unseren Ausführungen vor allem dem Anfänger etwas geben konnten.

Das Autorenkollektiv

Beilage zur Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" 6/81 (S. 174)

TT-Entkupplungsgleise mit Unterflurantrieb

Beim Aufbau einer TT-Anlage konnte ich bereits auf die neuen Weichen zurückgreifen, die mit einem Umrüstsatz Unterflurantriebe erhielten. Ich finde es gut, daß alte Modelleisenbahner, die ihre Anlage mit Industrieweichenmaterial aufbauen, die Möglichkeit haben, diese Antriebe im Handel zu erwerben.
Da auf der neuen Anlage aber auch 15 Entkupplungsstellen vorgesehen waren, sollten nun auch die Antriebe der handelsüblichen Entkuppler umgebaut werden. Ein völliger Selbstbau kam aus Zeit- und Materialgründen nicht in Betracht.
Zuerst wird das Bodenblech ent-

Bewegungsfreiheit des Stellhebels zu behindern. Die Kanten werden entgratet, der Stellhebel eingelegt und das Teil G des Bodenbleches befestigt.
Nun kann der Antrieb geändert werden. Am Anker wird das verbreiterte Endstück senkrecht nach oben gebogen, ein Draht angelötet und entsprechend gebogen (Abb. 3). Danach setzt man den Anker wieder ein und befestigt das Teil A des Bodenbleches. Bei vorsichtiger Arbeit rutscht die Spule nicht aus ihrer Halterung. Es ist aber günstig, sie am Anfang mit kleinen Tropfen „Plastikfix“ o. ä. zu sichern. Passiert es dennoch und die feinen Drähte reißen ab, so lötet man sie am besten an einen dickeren Draht, der gleich um die Spule gewickelt werden

Abb. 1

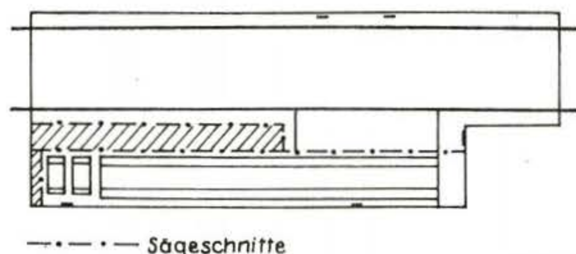


Abb. 2

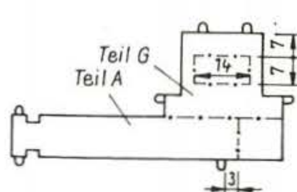


Abb. 3

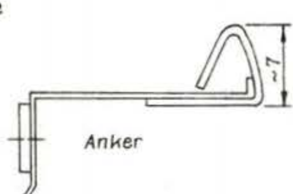


Abb. 4



fernt, der Stellhebel fällt heraus und der Anker wird vorsichtig herausgenommen. Zunächst werden am Oberteil die vier in Abb. 1 eingezeichneten Sägeschnitte ausgeführt und der Antrieb beiseite gelegt. Danach schneidet man das Bodenblech zurecht und bringt am Teil G eine Aussparung an (Abb. 2).
Der Stellhebel kann je nach Wunsch, entweder um ca. 10 mm gekürzt und neu gebogen oder ganz abgetrennt werden. Auf eine Handbedienung muß dann allerdings verzichtet werden.
Das Gleisteil wird zuerst fertiggestellt. Den Ausschnitt unter der verbleibenden Antriebsimitation klebt man mit dem Abfallmaterial (in Abb. 1 schraffiert) zu, ohne die

kann. In der Größe des Antriebes schneidet man ein Stück dünnen Plast o. ä. zurecht, das als Isolationsschicht zwischen Gleis und Antrieb dient.
Nachdem der Antrieb auf Funktion geprüft und der Anker justiert ist, wird der Antrieb nach Zwischenlegen der Isolation von unten mit Klemmschellen aus den Blechabfällen (Abb. 4) am Gleisteil befestigt. Die Schelle 1 am Gleisende wird dabei um eine Schwelle gelegt, die Schelle 2 unter das Bodenblech des Gleises geschoben. Nach nochmaliger Funktionsprüfung kann der Antrieb an den Ecken festgeklebt werden.
Nach dem Trocknen und eventuellen Nacharbeiten ist das Entkupplungsgleis einsatzbereit und fügt sich gut in das Gesamtbild der Anlage ein. Die Funktionssicherheit hängt in großem Maße von der sorgfältigen Arbeit ab.

Gert Pohl, Nossen

Landschaft aus Kaffee und Farbe

Es gibt bekanntlich viele Möglichkeiten der Landschaftsgestaltung. Ich lege Wert auf eine weitestgehend leichte Bauweise (Schaumstoff, geklebtes Zeitungspapier, Grasmatten). Meine neueste Anlage entsteht nach amerikanischem Vorbild (OLDTIMER). Grasmatten sind hierbei nur bedingt verwendbar. Auf der Suche nach neuen Möglichkeiten erwies sich folgendes als sehr günstig und empfehlenswert:
Benötigt werden PVAC-Leim, Plakatmalfarbe (stumpfe, wasserlösliche Farbe) und Kaffeesatz. Auf eine haltbare Unterlage (z. B. in Schichten geklebtes Zeitungspapier) wird der PVAC-Kaltleim aufgetragen und mit dem Kaffeesatz bestreut. Nach einem leichten Antrocknen wird das Ganze mit nur wenig verdünnter Plakatmalfarbe in einem Grundton (günstig ist ocker, da sandiger Boden) gestrichen. Auf die noch nasse Schicht tupft man je nach eigener Vorstellung (abhängig von der gewählten Landschaft) andere Farbtöne, wie grün, rot, blau, braun oder daraus hergestellte Gemische. Man sollte darauf achten, daß die Farben ineinander überlaufen. Die auftretenden Risse nach dem Trocknen (ca. 1 Tag) im „Farb-/Kaffeegemisch“ erhöhen den optischen Eindruck.
Besondere Effekte erzielt man auch, wenn man vor Beginn kleine abgerundete Stücken Grasmatte aufklebt (bei Sandboden helle Farben) und ringsum bestreut. Ich habe mit einem nach dieser Methode ausgeführten Landschaftsstück am Modellbahnwettbewerb teilgenommen und einen Preis errungen. Diese Art der Gestaltung ist für alle Nenngrößen gut einsetzbar. Am günstigsten hat sich diese Methode bei der Landschaftsgestaltung in der Nenngröße N bewährt. Es ist jedoch nicht empfehlenswert, die gesamte Anlage nach dieser Herstellungsweise zu gestalten. Die gute Wirkung entsteht erst durch die Kombination mit Grasmatten, Kork und Streumehl.

Steffen Uhlig, Dresden

SIEGFRIED KAUFMANN, Halle (Saale)

Richtige Wahl der Modellbahn-Spurweiten

Die Beziehungen zwischen Nenngröße (Maßstab) und Spurweite(n) spielen im Hinblick auf Motivierung, Aufbau und Gestaltung von Modelleisenbahnanlagen, erst recht aber im Rahmen des Selbstbaus und vor allem der kombinierten Demonstration von Regel- und Schmalspurbahnen eine entscheidende Rolle. Deshalb sollen im folgenden nähere Betrachtungen dazu angestellt und insbesondere ausführliche konkrete Hinweise zu den entsprechenden Relationen Modellbahn/-Regelspur/-Schmalspur gegeben werden.

Blick zurück...

Bei den früheren Spielzeug- und Modelleisenbahnen bestand eine Vielzahl verwirrender und daher oft irreführender Bezeichnungen in bezug auf die unterschiedlichen Spurweiten. Das rührte in der Hauptsache noch von den allerersten Anfängen her. Bis zum Jahr 1930 wurde zudem die Spurweite nicht als lichtes Maß zwischen den beiden Schienen eines Gleises, sondern von Schienenkopfmitte zu Schienenkopfmitte angegeben. Die Schienen selbst waren Hohlkörper (Weißblech) mit einem Rundkopfdurchmesser von drei Millimeter. Unter Zugrundelegung der heute gültigen Normen müssen also, wenn von Spurweiten im historischen Sinne die Rede ist, stets drei Millimeter subtrahiert werden.

Nenngrößen, d.h. der jeweilige Maßstab als Basis gegenüber dem Vorbild, kannte man damals nicht. So kam es, daß nicht nur „Überkompromisse" hinsichtlich der Länge der einzelnen Triebfahrzeuge und Wagen geschlossen wurden, sondern daß auch die Breiten kraß vorbildwidrig, also viel zu schmal ausfielen. Eine der rühmlichen Ausnahmen war von Beginn an Märklin (außer dem Billigsortiment als Kinderspielzeug).

Ausschlaggebend war eben allein die Spurweite. Zwar neigten die großen und marktbeherrschenden Produzenten (z.B. Bing, Märklin, Carette, Schoenner) bald zu einer gewissen Vereinheitlichung (Nenngrößen II, I und 0), doch ergaben sich auch teilweise erhebliche Abweichungen. Schoenner stellte im Jahre 1910 u.a. Bahnen mit Spurweiten von 65 (62) mm, 85 (82) mm, 90 (87) mm und 115 (112) mm her. Märklin bot 1909 neben anderem auch Gleismaterial von 65 (62) mm Spurweite an, als „21/2" gekennzeichnet. Plank nannte sein gleiches Material „Spur 8". Basset-Lowke (Großbritannien) brachte wiederum eine Spurweite von 83 (80) mm heraus. Übrigens fertigten Hersteller in nicht geringem Umfang personenbefördernde Garteneisenbahnen bis zur Spurweite von 380 mm.

Noch größer war das Dilemma beim Zubehör, d.h. bei den Bahnhofsgebäuden, Stellwerken, Bahnwärterhäuschen, Wegübergängen, Läutewerken und sogar Tunneln. Da nahm man es mit den relativen Maßstäben gar nicht mehr genau, von einigen wenigen löblichen Ausnahmen abgesehen. Manches wurde als „universell" für mehrere Spurweiten deklariert — natürlich ein Kuriosum. Wirkliche Abhilfe konnte nur der Selbstbau schaffen.

Nenngrößen — Spurweiten

Mit den immer größer werdenden Forderungen nach Modell- **und** Maßstabtreue und durch das Aufkommen der kleinen Spuren (Anfang der 30er Jahre mit 00, später dann H0) festigte sich dieses Bild allmählich. Nun dominierte die jeweils entsprechende Nenngröße als einzige maßstabsgerechte Grundlage. Nur sie kann das Fundament für eine echte Modelleisenbahn(anlage) sein, schafft die richtigen Größenverhältnisse, die richtige Betrachtungsperspektive. Lediglich im Raum zwischen dem Mittel- und dem Hintergrund sind Abweichungen bei den Hochbauten und den Attributen der Landschaftsgestaltung zulässig: als Methode einer perspektivisch verkürzten Darstellung, um den optischen Eindruck einer — hier vorgetäuschten — großen Raumtiefe zu erwecken. Ergeben sich aber innerhalb dieses Areals offensichtliche seitliche Einblicke oder unmittelbare Nachbarschaften mit Gleisen, Dämmen, Brücken und Tunnelportalen, wird das schon wieder sehr problematisch.

Solche prinzipiellen Überlegungen sind bei kombinierten Normalspur-/Schmalspur- oder reinen Schmalspuranlagen von ausschlaggebender Bedeutung. Es muß immer nur von der betreffenden Nenngröße ausgegangen werden. Die verschiedenen Modellbahn-Spurweiten bieten nun die ideale Möglichkeit, exakt zwischen der „Regelspur" und den schmaleren Spuren zu differenzieren. Der Variationsbreite sind kaum Grenzen gezogen, wenn für die Regelspur, dem permanenten Ausgangspunkt, eine nicht zu kleine Nenngröße gewählt wird. Dann kann man auch bezüglich der Gleise und Weichen fast völlig auf Industriematerial zurückgreifen. Als Regelspur des Vorbildes wird von dem Wert 1435 mm ausgegangen, die verbreitetste Spurweite und auch die Regelspur der DR. Die nachstehende Übersicht vermittelt die wichtigsten Daten.

Tabelle 1

Nenngröße	Maßstab (zum Vorbild)	Spurweite° (mm)
III*	1: 20	72
IIa**	1: 22	64
II	1: 28	51
I	1: 32	45
0	1: 45	32
S	1: 64	22,5
H0	1: 87	16,5
00***	1: 90	16
TT	1:120	12
N	1:160	9
Z	1:220	6,5

° ...nach der heutigen Definition.
* Als III früher nur bei Märklin, bei Bing als 4 bezeichnet.
** Als IIa früher nur bei Schoenner, bei Bing und Carette als 3 bezeichnet.
*** 00 ≙ altes Märklin- bzw. Trix-Sortiment.

Bemerkt sei noch, daß die sowjetische Breitspur von 1524 mm bei der Nenngröße H0 eine Differenz von gerade einem Millimeter ausmachen würde und darum praktisch vollkommen vernachlässigt werden kann. Analoges gilt auch für noch etwas breitere Spuren (z.B. Spanien, Indien).

Modell-Schmalspurbahnen

Es muß abermals die Vorbild-Regelspur 1435 mm zugrunde gelegt werden. Hier bestehen nun beim Vorbild folgende Relationen:

Tabelle 2

Spurweite	Faktor Regelspur: Schmalspur	Bahnkategorie (n)
Regelspur 1435 mm	1	Haupt- und Nebenbahnen, Werkbahnen
Schmalspur 1000 mm	0,7	Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr
Schmalspur 900 mm	0,63	Werkbahnen, Schmalspurbahn Bad Doberan—Ostseebad Kühlungsborn West
Schmalspur 760/750 mm	0,53/ 0,52	Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr (750 mm bei der DR), Sonderbahnen
Schmalspur 600 mm	0,42	Werkbahnen

Der Faktor Regelspur/Schmalspur bestimmt die zu verwendende Spurweite einer Modell-Schmalspurbahn (oder mehrerer Schmalspurbahnen, auch Straßenbahnen) bei einer für die gesamte Anlage gewählten Nenngröße. Die DR betreibt Schmalspurbahnen des öffentlichen Verkehrs nur noch mit den Spurweiten 1000 mm, 900 mm und 750 mm. Nach der Modelleisenbahn-Norm erhält eine 1000-mm-Bahn den Index „m" und eine 750-mm-Bahn den Index „e" zur Kurzbezeichnung der jeweiligen Nenngröße.

Interessant ist es nun zu überprüfen, ob die richtigen Maßstäbe der genormten Modelleisenbahn-Spurweiten auch äquivalent sind. Die anschließende Zusammenstellung (Maßstabsfaktoren) bejaht das generell — entweder totale Übereinstimmung oder lediglich geringe Abweichungen. Zusätzlich bieten sich demnach Möglichkeiten zur Darstellung von Gruben-, Werk- und Feldbahnen, wobei jedoch die 600-mm- und 900-mm-Spur des Vorbilds als Normindex nicht erfaßt ist und somit der eigenen Auslegung anheimgestellt ist.

Tabelle 3

Nenngröße	Spurweite (mm)	Faktor	Gleismaterial der Nenngröße	... entspricht dem Vorbild als
I	45	1	0	Regelspur
I_m	32	0,71	0	1000-mm-Spur
I_e	22,5	0,5	S	etwa 750-mm-Spur
—	16,5	0,37		etwa 600-mm-Spur
0	32	1		Regelspur
0_m	22,5	0,7	S	1000-mm-Spur
0_e	16,5	0,52	H0	750-mm-Spur
—	12	0,38		etwa 600-mm-Spur
S	22,5	1		Regelspur
S_m	16,5	0,73	H0	etwa 1000-mm-Spur
S_e	12	0,51	TT	etwa 750-mm-Spur
—	9	0,4	N	600-mm-Spur
H0	16,5	1		Regelspur
$H0_m$	12	0,73	TT	etwa 1000-mm-Spur
$H0_e$	9	0,55	N	etwa 750-mm-Spur
—	6,5	0,4	Z	etwa 600-mm-Spur
TT	12	1		Regelspur
TT_m	9	0,75	N	etwa 1000-mm-Spur
TT_e	6,5	0,54	Z	etwa 750-mm-Spur
N	9	1		Regelspur
N_m	6,5	0,72	Z	etwa 1000-mm-Spur

Praxis

Schon die Überlegungen über die grundsätzliche Wahl des Motivs lassen genug Spielraum für Entscheidungen in der Art, ob man ausschließlich Erzeugnisse der Modellbahnindustrie einsetzen möchte bzw. muß oder ob man mehr oder weniger zum Selbstbau übergehen will. Und der wird sich wohl überwiegend auf die Fahrzeuge beschränken; vielleicht noch auf einige Ausstattungsgegenstände, seltener aber direkt auf das Gleismaterial. Bei allen Bahnen dieser Art ist allerdings auf den veränderten (größeren) Schwellenabstand zu achten.
Natürlich sind den kleinen Dimensionen nach unten Grenzen gesetzt. So erfordert eine 600-mm-Feldbahn in der Nenngröße TT eine Spurweite von 5 mm, desgleichen eine 750-mm-Bahn als Nenngröße N_e. Eine N-Feldbahn darf sogar nur eine Spurweite von 3,8 mm haben. Diese Beispiele zeigen eindeutig, wie dann alles ad absurdum geführt wird. Andererseits würde eine Spurweite von 12 mm bei Nenngröße I genau der Vorbild-Spurweite 381 mm (Faktor 0,27) entsprechen (gleichermaßen 9 mm — N-Gleis — bei der Nenngröße 0 + Faktor 0,28) und damit eine Modell-Pioniereisenbahn darstellen (z. B. konkret die Dresdener Pioniereisenbahn): das wäre doch ein sehr reizvolles, ja „extravagantes" Detailmotiv einer Anlage.

Die 900-mm-Spur des Vorbilds — in der Hauptsache Werkbahnen der Tagebaue und entsprechende Verbindungsbahnen — liegt zwischen den Nenngrößen x_m und x_e (Faktor 0,63). Man sollte also stets x_m wählen, denn die Differenz zu 1000 mm (Vorbild) ist weitaus geringer als zu 750 mm, was dann auf der Anlage in jedem Fall „echter" wirkt.

An motivlichen Vorbildern bzw. Anregungen dürfte es keineswegs mangeln, nur muß man immer auf Stilechtheit achten und dem Typ der in Frage kommenden Landschaft oder dem jeweiligen Industriegebiet gerecht werden. So bedingt das Grundmotiv einer Harzlandschaft die Nenngröße x_m, das des Erzgebirges oder Zittauer Gebirges x_e (Vorbild = 1000 bzw. 750 mm). Regelspurige Werkbahnen befinden sich vorwiegend im Raum Zeitz—Geiseltal—Halle—Bitterfeld/Delitzsch, 900-mm-Grubenbahnen in der Niederlausitz (besonders Raum Lauchhammer) sowie im Espenhain — Bornaer Revier. Feldbahnen lassen sich dagegen nur im Flach- oder leichten Hügelland glaubhaft „ansiedeln".

Einfallsreichtum und schöpferisches Gestaltungsvermögen bilden immer das Primat. Gerade die schmalen Spurweiten gestatten es, auf kleinem und kleinstem Raum (Platte) eine Anlage unterzubringen, die in ihrer optischen Wirkung faszinierend und in sämtlichen Einzelheiten vorbildgetreu begründet ist. Hier läßt sich alles liebevoll ausarbeiten, ein der Realität entsprechender Betrieb abwickeln. Darüber hinaus haftet solchen Anlagen das Fluidum des „Nichtalltäglichen" an.

Fortsetzung von Seite 167

ein. Bis zu 12 Maschinen waren hier vom 9. Oktober 1948 bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes ab 10. Dezember 1965 im Einsatz. Im Dezember 1965 konnte die 95 023 als erste 95er in Blankenburg entbehrt werden. Im Raw Meiningen erhielt sie Ölhauptfeuerung und wurde anschließend dem Bw Probstzella zugeteilt. Ende 1972 wurde als letzte die 95 025 aus Blankenburg abgezogen und nach Einbau einer Ölhauptfeuerung im Juni 1973 in Probstzella stationiert. Somit waren alle einsatzfähigen 95er dem Bw Probstzella zugeordnet. Ihr Einsatzgebiet reichte in dieser Zeit bis nach Sonneberg und Eisfeld, aber auch über Saalfeld nach Camburg, Rottenbach und Triptis.
Die 95 0028 wird als Traditionslok erhalten bleiben. Sie wird von einem Kollektiv des Bw Probstzella sowie Mitgliedern des DMV (AG 4/28) Sonneberg unter Leitung des Freundes Wolfhard Bätz unterhalten und gepflegt.

Text: Werner Drescher

Quellenangaben:
/1/ Jansen, Lauber, Melcher: „Die preußische T 20" AG Lokrundschau Hamburg
/2/ Weisbrod, Müller, Petznick: „Dampflokarchiv Band 3" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
/3/ „Modelleisenbahner" 10/73
/4/ Unterlagen der Rbd Erfurt

Meterspurige Mallet-Lokomotiven mit Laufachsen?

WINFRIED und CORNELIA SCHWARZBACH, Nordhausen

Fast vergessene Loks einer fast vergessenen Bahn

Fünf Monate nach der Eröffnung der „Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn" (NWE) wurde die „Südharz-Eisenbahn" (SHE) am 15. August 1899 dem Betrieb übergeben. Ihr Streckennetz bestand aus der Strecke Walkenried—Braunlage, einer in Brunnenbachsmühle bei Braunlage abzweigenden Linie nach Tanne über Sorge, sowie der bis 1958 ausschließlich im Güterverkehr betriebenen Strecke von Braunlage bis zur Ladestelle Wurmberg.

Nachdem 1913 ein Verbindungsgleis in Sorge zwischen SHE und NWE gebaut wurde und ab 1905 die Strecke von Eisfelder-Talmühle nach Stiege den Anschluß von der NWE zur Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn herstellte, existierte ein 170 km langes Meterspurnetz im Harz. Für den durchgehenden Verkehr gab es dann auch Kurswagenverbindungen. So konnte man damals von Braunlage nach dem Brokken und von Walkenried nach Wernigerode fahren.

Insgesamt hatte das SHE-Netz eine Länge von 40 km, wovon nach 1945 bis auf ein Teilstück der Strecke Tanne—Sorge—Brunnenbachsmühle die restlichen Abschnitte auf dem Gebiet der späteren BRD verblieben.

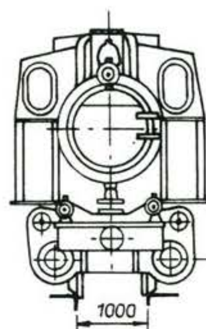
Der Betrieb erfolgte zunächst mit drei B'Bn4vt-Mallet-Lokomotiven. 1901 und 1916 wurden je eine weitere Lok gleicher Bauart beschafft. Aufgrund des gestiegenen Verkehrs mußten 1925 größere und stärkere Loks bestellt werden.

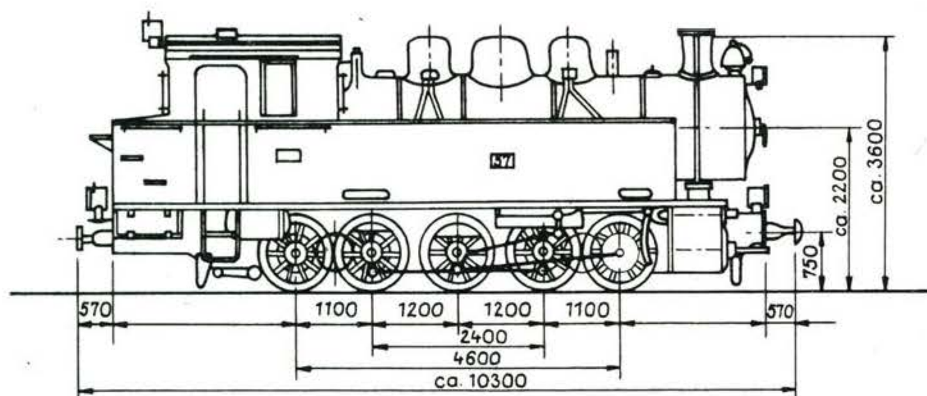
Die Firma Henschel & Sohn baute für die kurven- und steigungsreiche Strecke eine Gelenklokomotive der Bauart Mallet. Sie wurde als Heißdampf-Tenderlokomotive mit der recht seltenen Bauart B'B1'4vt ausgeführt.

Die Niederdruckzylinder saßen im vorderen schwenkbaren Mallet-Triebgestell, die Hochdruckzylinder am Hauptrahmen. Konstruktionsbedingt wurden Innenrahmen mit außenliegendem Triebwerk und Heusinger-Steuerung angewendet. Unter den Lagern der Triebradsätze befanden sich Blattfedern, die paarweise durch Längsausgleichhebel zusammengefaßt wurden.
Quer zur Fahrzeuglängsachse lag oberhalb die Feder der

Technische Daten der Lokomotiven 56 und 57

Zylinderdurchmesser	330/520 mm
Kolbenhub	500 mm
Laufraddurchmesser	1000 mm
Triebraddurchmesser	690 mm
Dampfdruck	14 kg/cm^2
Rostfläche	1,82 m^2
Heizfläche	76,7 m^2
Überhitzerheizfläche	25,5 m^2
Leergewicht	43,3 Mp
Reibungsgewicht	46,3 Mp
Dienstgewicht	53,4 Mp
Wasservorrat	5,0 m^3
Kohlevorrat	2,0 t
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h





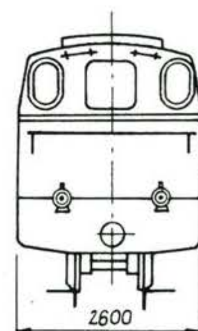


Bild 1 Lokomotiven 56 und 57 nach dem Umbau

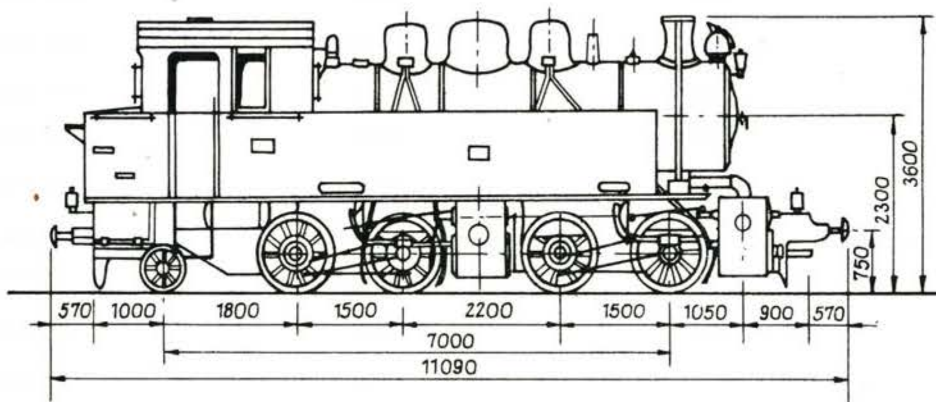


Bild 2 Lokomotiven 56 und 57 in der Ursprungsausführung

Zeichnungen: Cornelia Schwarzbach, Nordhausen

Laufachse. Dadurch wurde nicht nur auf den gut ausgebauten Strecken eine gleichmäßige Belastung aller Radsätze erreicht, sondern auch beim Befahren eines schlechten Oberbaus erreicht. Auf dem Langkessel befand sich für jede Triebwerkgruppe ein Sanddom.
Nachdem eine 1928 von Orenstein & Koppel gelieferte Eh2t-Lok der Bauart Luttermöller als Betriebsnummer 61 in Betrieb gestellt wurde, drang der Bahneigentümer bei der Firma Henschel auf den Umbau der B'B1'n4vt-Maschinen 56 und 57. Um das geforderte Betriebsprogramm zu gewährleisten, sollten sie wie die 61 ebenfalls in fünffach gekuppelte Einrahmenlokomotiven mit Endachsantrieb der Bauart Luttermöller umgebaut werden. Dazu mußte die Firma Henschel bei Orenstein & Koppel für den dort patentierten Luttermöller-Antrieb eine Lizenz aufnehmen. Die nun mit fünf Achsen ausgerüsteten Maschinen waren einfacher im Aufbau und besaßen bessere Laufeigenschaften. 1961/62 wurden die von Henschel gebauten Loks 56 und 57 ausgemustert. Die Lok 61 wurde 1962 verschrottet. Auf der SHE erfolgte am 3. August 1963 die Betriebseinstellung.

Dampflokomotiven der SHE

Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	FN	Bemerkungen
51	B'Bn4vt	Jung	1898	327	
52	B'Bn4vt	Jung	1898	328	
53	B'Bn4vt	Jung	1898	329	
54	B'Bn4vt	Jung	1901	534	
55	B'Bn4vt	Jung	1916	2389	
56	Eh2t*	Henschel	1925	20573	+ 1961/62
57	Eh2t*	Henschel	1925	20574	+ 1961/62
61	Eh2t	O & K	1928	11506	+ 1962

*ex. B'B1'h4vt

Dipl.-Ing. SIGMAR SCHOLZ, Berlin

Schmalspurbahnbetrieb ohne Romantik

Die von uns heute oftmals betonte Romantik der Schmalspurbahnen war für das Personal der ehemaligen schmalspurigen Privatbahnen wohl von untergeordneter Bedeutung. Der im Vergleich zum Betrieb bei der Staatsbahn ruhigeren Arbeitsatmosphäre standen in vielen Fällen die andauernden technischen Schwierigkeiten im Betriebsdienst gegenüber. Wenige und überalterte Fahrzeuge waren in den 30er und 40er Jahren oft typisch für derartige Bahnen.
Anhand des Lebenslaufes einer Lokomotive der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn soll der Eisenbahnfreund mit vorhandenen Schwierigkeiten im Betrieb und den daraus resultierenden interessanten technischen Veränderungen am hier behandelten Fahrzeug bekannt gemacht werden. Vieles dürfte allgemeingültig für ehemalige Privatbahnen gewesen sein.

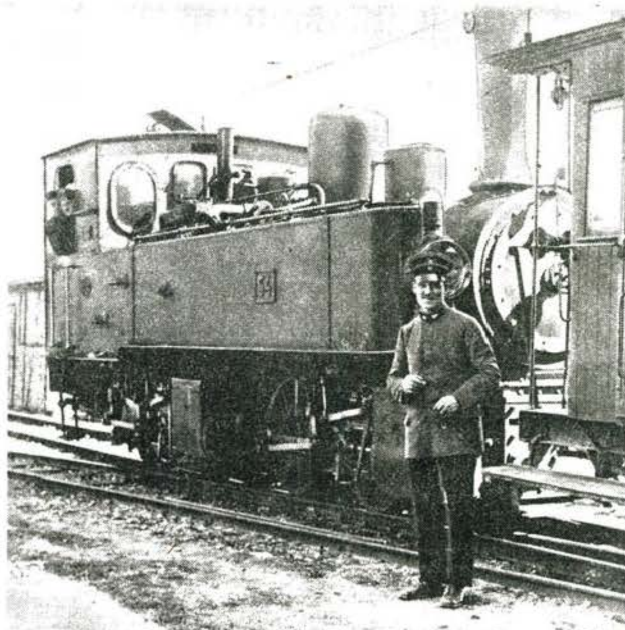
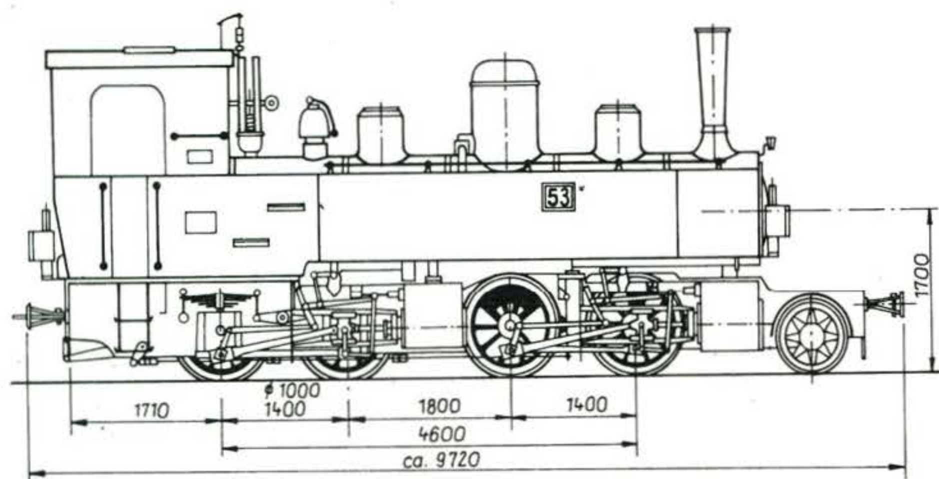


Bild 1 Lok 54 in Diesdorf

Foto: Sammlung S. Scholz, Berlin

Aus der Bahngeschichte

Die meterspurige Weimar-Großrudestedter Eisenbahn befand sich am Rande Thüringens und erschloß seit 1887 das vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet nördlich von Weimar. Bis zum Jahre 1923 lautete ihre Bezeichnung Weimar-Rastenberger Eisenbahn (W. R. E.). Der Betrieb basiert auf dem Gesetz für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878.
Folgende Streckenabschnitte existieren:
■ Weimar—Buttelstedt—Großrudestedt (34,25 km)



Bildunterschriften

Bild 2 Maßskizze der Lok 53 der Theag, Bauzustand von 1939 bis 1942

Zeichnung: S. Scholz, Berlin

Personenverkehr vom 26.6.1887 bis 9.4.1946
Güterverkehr vom 29.8.1887 bis 11.4.1946

- Buttelstedt—Rastenberg (16,79 km)
  Personenverkehr vom 26.6.1887 bis 17.7.1923
  Güterverkehr vom 29.8.1887 bis 17.7.1923
- Gleisdreieck bei Mannstedt—Buttstädt (2,83 km)
  Personenverkehr vom 18.11.1891 bis 30.9.1910
  Güterverkehr vom 18.11.1891 bis 1910

Lokomotive 53 der SHE in Weimar

Die im folgenden vorgestellte Dampflokomotive Nr. 53 der Südharzeisenbahn (SHE), wurde später von der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn übernommen.
Im Jahre 1936 herrschte bei der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn wieder einmal Lokomotivmangel. Von den vorhandenen Mallet-Lokomotiven Nr. 51, 52, 54 und 55 mußte die Nr. 52 ausgemustert werden. Als Ersatz für sie war die Mallet-Lok Nr. 53 der SHE vorgesehen. Diese Maschine war seit längerer Zeit in Braunlage (SHE) auf Grund eines Kesselschadens abgestellt. Eine Umsetzung von der SHE zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn konnte ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden, da beide Bahnen der „Zentralverwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein" (Nachlaßverwaltung) gehörten. Die bei der Weimarer Bahn schon vorhandenen Mallet-Lokomotiven fuhren ursprünglich auch bei der SHE. Die geplante Umsetzung der Lokomotive Nr. 53 verzögerte sich jedoch. Am 6. Dezember 1936 wurde die Lokomotive Nr. 51 der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn bei einem Unfall so stark beschädigt, daß sie ausgemustert werden mußte. Damit besaß die Bahn nur noch zwei Lokomotiven. Es entstand eine Situation, die bisher noch nie vorhanden war. Kurzfristig kam die immer noch schadhafte Lokomotive Nr. 53 im Dezember 1936 zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn.
Eine technische Beschreibung der Lokomotive erübrigt sich, da interessanterweise die Lokomotiven Nr. 51 bis Nr. 54 mit den ebenfalls von der Firma Jung gelieferten Malletlokomotiven für die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) übereinstimmen. Von den Maschinen der NWE wurden bekanntlich 5 Stück im Jahre 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Das etwas unterschiedliche Aussehen der ab 1950 als 99 5901 bis 99 5905 bezeichneten Maschinen gegenüber den Lokomotiven der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn war darauf zurückzuführen, daß die Lokomotiven der NWE 1924/25 neue Kessel erhielten. Sie wurden beim Einbau gegenüber den alten Kesseln um 300 mm angehoben (Höhe Kesselmitte über SO: alt 1700 mm, neu 2000 mm).

Vorbereitungsarbeiten für den Einsatz

Nach Ankunft der Lokomotive Nr. 53 bei der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn waren neben den notwendigen Kesselreparaturarbeiten auch Umbauten erforderlich. Hier machte sich die unterschiedliche technische Ausrüstung der Fahrzeuge der meisten schmalspurigen Privatbahnen bemerkbar. Die vorhandene Saugluftbremse der Bauart Hardy wurde entfernt und durch eine Bedienungseinrichtung für die Heberleinbremsen der Wagenzüge der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn ersetzt. Die Lokomotive selbst konnte mit der Heberleinbremse nicht abgebremst werden. Das war nur mit der vorhandenen Handbremse (Wurfhebelbremse) möglich. Außerdem erhielt die Lokomotive Trichterkupplungen mit Kuppeleisen, wie sie bei den sächsischen Schmalspurbahnen üblich waren. Die Arbeiten wurden im März 1936 durchgeführt. Danach ging die Maschine in den Betriebsdienst.
Im Gegensatz zum Einsatz im Südharz und auch im Gegensatz zu den gleichartigen Maschinen der NWE wurde die Höchstgeschwindigkeit der Nr. 53 nach einer Probefahrt von 30 km/h auf 40 km/h heraufgesetzt. Grundlage dafür war die nach dem Raddurchmesser und dem Kolbenhub berechnete maximal zulässige Drehzahl der Räder von 200 min^{-1}.
Bei einer Überführung der Lokomotive auf einem regelspurigen Wagen im Jahre 1938 in die auf dem Berkaer Bahnhof in Weimar befindlichen Zentralwerkstatt der Bachstein'schen Bahnen brach bei einem Rangierstoß die Achse der Nr. 53 am Radstern (Temperatur minus 10° Celsius). Dieser Vorfall wird erwähnt, weil bei allen Mallet-Lokomotiven dieses Typs Achsbrüche am Radstern im Betriebsdienst oft vorkamen. Der insgesamt störanfällige Betrieb bei der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn wurde ohnehin von der Bevölkerung in Eingaben ständig bemängelt.

Vordere Laufachse wurde gebraucht

Im April 1938 begann das interessanteste Kapitel im Lebenslauf der Lokomotive Nr. 53. Es erfolgten Untersuchungen über den Anbau einer vorderen Laufachse. Durch den Anbau der Laufachse sollten hauptsächlich die Beanspruchung des Fahrgestells im Gelenk der Lokomotive auf ein Mindestmaß eingeschränkt werden. Außerdem bezweckte man eine Schonung des Gleisoberbaus. Der Anbau der

Daten der Lokomotive Nr. 53

Hersteller		Lokomotivfabrik GmbH Arnold Jung, Jungenthal
Fabriknummer		329
Baujahr		1898
Bauart		B'Bn4vt (1898 ... 1939, 1942 ... 1946) (1B)'Bn4vt (1939 ... 1942)
Spurweite	mm	1000
Höchstgeschwindigkeit	km/h	30 (1898 ... 1936) 40 (1936 ... 1946)
Leermasse	t	28 (bis 1939)
Dienstmasse (volle Vorräte)	t	36 (bis 1939)
Reibungslast	Mp	32 (bis 1939)
Kesseldruck	at	12
Heizfläche	m^2	63
Wasservorrat	m^3	4,5
Kohlenvorrat	t	1,5

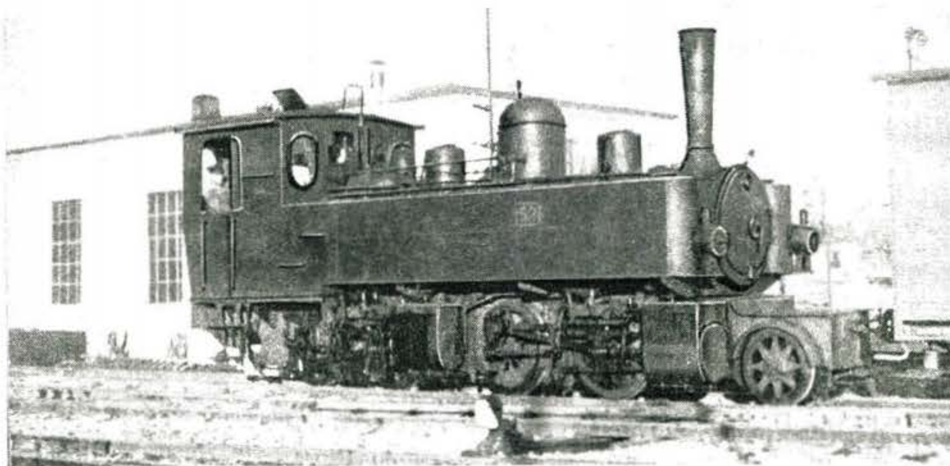


Bild 3 Lok 53 auf dem Bahnhof Weimar Nord um 1940

Foto: Sammlung Umlauft, Erfurt

Laufachse erfolgte Anfang 1939 in der Weimarer Zentralwerkstatt. Der Rahmen des Fahrgestells wurde verlängert und nahm eine fest gelagerte Laufachse (umgebauter Güterwagenradsatz) auf. Die Spurkränze der ersten Achse wurden um 10 mm geschwächt. Ab dem 23. März 1939 war die Nr. 53 — Bauart (1B)'Bn4vt — im planmäßigen Betrieb eingesetzt. Der Umbau erbrachte den gewünschten ruhigeren Fahrzeuglauf. Gleichzeitig sank jedoch die Reibungszugkraft der Maschine.

Ebenfalls im Jahre 1939 mußte die kupferne Feuerbüchse erneuert werden. Schäden an den Feuerbüchsen traten recht oft auf. Den Einbau neuer Feuerbüchsen übernahm in der Regel die Firma Henschel in Kassel. Im gesamten Betriebszeitraum der Bahn gab es kaum eine Kesselwasseraufbereitung. Da das Wasser im Gebiet um Weimar recht kalkhaltig ist, kam es in kürzester Zeit nach dem Auswaschen der Kessel zu neuen starken Kesselsteinbildungen. Man muß bedenken, daß zu dieser Zeit die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn nur drei Lokomotiven besaß (Nr. 53, 54 und 55). Jeder Ausfall einer Lokomotive, ob durch Achsbruch, Feuerbüchsenschaden oder wegen einer fälligen Revision, führte sofort zu einem Lokomotivmangel.
Besonders in der Rübenkampagne konnte dann das Verkehrsaufkommen kaum bewältigt werden.

Laufachse bewährte sich doch nicht

Im weiteren Betrieb zeigte sich, daß die Laufachse der Nr. 53 zum Entgleisen neigte (z. B. am 31. 3. 39, 8. 1. 41 und 13. 1. 41). Die Lokomotive wurde deshalb nur ungern in Betrieb genommen. Eine Untersuchung ergab, daß die Kurvenläufigkeit nach dem Vogel'schen Verfahren einwandfrei war. Die Ursache lag an der geringen Achsfahrmasse der Laufachse. Die durchschnittliche Achsfahrmasse der Lokomotive betrug vor dem Umbau 8,5 t. Die Achsfahrmasse der führenden Laufachse sollte ca. 2/3 betragen, also 5,5 ... t. Sie betrug aber nur 4,5 t.

Im Jahre 1941 war der Gesamtzustand der Lokomotive sehr schlecht. Es traten andauernde Schwierigkeiten auf; z. B. auch ein Rahmenbruch. Bei den anderen beiden Lokomotiven Nr. 54 und 55 gab es ebenfalls häufig Schäden. Der Einsatz von neuen Lokomotiven war nicht in Sicht. Die Ursache dafür lag nicht nur am inzwischen ausgebrochenen zweiten Weltkrieg. Die Zentralverwaltung hatte kein Interesse an der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn, da die Bahn im Gegensatz zu anderen Strecken des Bachstein'schen Unternehmens unrentabel war. Im Sommer 1942 erfolgte eine Hauptuntersuchung der Nr. 53. Dabei konnte der Vorbau mit der Laufachse wieder entfernt werden. Gleichzeitig wurde — wie schon vorher bei den Lokomotiven Nr. 54 und Nr. 55 — eine Druckluftbremsanlage mit einstufiger Knorr-Luftpumpe und 13-Zoll-Bremszylinder eingebaut. Die Luftpumpe befand sich vor dem rechten Wasserkasten. Die Verwendung der günstigeren zweistufigen Luftpumpe war nicht möglich, da ansonsten eine Sichtbehinderung für den Lokführer, bedingt durch die größeren Pumpenmaße, eingetreten wäre. Die Bedienungseinrichtung für die Heberleinbremse blieb erhalten und wurde auch weiterhin benutzt. Die Druckluftbremsanlage mußte angebaut werden, da die Bahn neue Wagen vom Herstellerwerk nur mit Druckluftbremsanlage erhielt. Für die Besitzer der Bahn war die neue Bremse investitionsmäßig ein leider notwendiges Übel. Es dürfte bald einmalig sein, daß Lokomotiven hintereinander neben der Handbremse mit drei verschiedenen Bremssystemen ausgestattet waren (Saugluftbremse Bauart Hardy, Heberleinbremse, Knorr-Druckluftbremse).

Profitinteressen standen im Vordergrund

Auf Grund des schlechten Zustandes der vorhandenen Lokomotiven kam es im Jahre 1943 doch zu Bestrebungen, drei neue Lokomotiven zu beschaffen. Die bestellten 1'C1'h2t — Lokomotiven der Kriegsausweichbauart SDL 1 wurden jedoch nie gebaut. Im Projekt glichen sie sehr stark der heutigen Lokomotive 99 6001 der Deutschen Reichsbahn.

Am 21. November 1944 wurde die Lokomotive Nr. 53 bei einem amerikanischen Flugzeugangriff stark beschädigt. Es wurden 110 Ein- bzw. Durchschüsse gezählt. Wie die Arbeiter der Bahn diese umfangreichen Schäden beheben konnten, bleibt ein Rätsel. Von der Unternehmensleitung hatten sie in diesen Jahren keine Unterstützung, denn deren Hauptinteresse galt der sehr profitablen Regelspurbahn von Weimar zum KZ Buchenwald. So rechnete man z. B. im August 1944 auf der Buchenwaldbahn noch mit dem zukünftigen Transport von 30 000 bis 40 000 Häftlingen...

Anfang 1945 brach wieder die hintere Achse der Nr. 53. Da inzwischen neben den Lokomotiven Nr. 54 und Nr. 55 die polnischen 1'Cn2t — Lokomotiven Nr. 24 und Nr. 25 vorhanden waren, erfolgte keine Instandsetzung mehr. Im Jahre 1946 wurde die schadhafte Lokomotive Nr. 53 mit den anderen Fahrzeugen und dem Gleismaterial der Weimar-Großrudestedter Eisenbahn als Reparationsleistung in die Sowjetunion transportiert.

Quellenangaben:

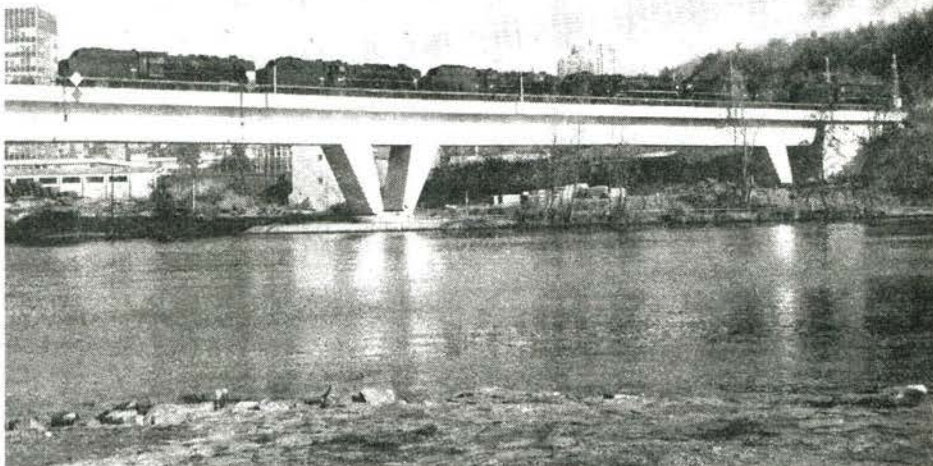
/1/ Archiv der Reichsbahndirektion Erfurt

/2/ Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichsverkehrsministerium, Berlin 1887 bis 1941

/3/ Das Eisenbahnsystem des Thüringerwaldes und seiner Randgebiete, Dr. Harald Zetzsche, Druckerei wissenschaftlicher Werke Konrad Triltsch, Würzburg — Aumühle 1940

/4/ Weimar im Eisenbahnnetz Thüringens, Kurt Langheinrich, in Weimarer Schriften zur Heimatgeschichte und Naturkunde Heft 30/1977, Stadtmuseum Weimar 1977

WISSEN SIE SCHON...



● daß trotz der Beendigung der Dampftraktion bei den ČSD am 28. Oktober 1980 die Belastungsprobe der neuen Eisenbahnbrücke zwischen Holešovice—Libeň ob. Bf. mit 6 Lokomotiven der BR 556.0 durchgeführt wurde?
Von den dafür eingesetzten Maschinen waren lediglich die Lokomotiven 556. 0242, 0298 und 0320 unter Dampf. Die restlichen 3 Triebfahrzeuge (556.0157, 0244 und 0361) wurden nur mitgeschleppt und blieben „kalt".

Text und Foto: A. Dudek, Praha

● daß an der HfV Pioniereisenbahner qualifiziert werden?
Damit es bei der Dresdner Pioniereisenbahn immer besser rollt, finden bereits seit Jahren im Technologischen Labor des Eisenbahntransports der Hochschule für Verkehrswesen Lehrgänge für Pioniereisenbahner statt. 6 Arbeitsgemeinschaften mit insgesamt 120 Pionieren sind 1981/82 am Streckenmodell mit originalgetreuen Stellwerksanlagen in die Geheimnisse des Eisenbahnbetriebes eingeweiht worden. Die Pioniere waren mit Begeisterung bei der Sache und haben gute Ausbildungsergebnisse erreicht. D. P.

● daß auf dem Territorium der DDR mehrere tausend Gleisfahrzeugwaagen existieren? Etwa 90% aller Massengüter werden mit diesen Waagen gewogen. Für die Eichung und meßtechnische Überwachung dieser Gleiswaagen wurden spezielle Fahrzeuge entwickelt. Deren Masse ist in bestimmten festgelegten Toleranzen über einen längeren Zeitraum konstant. Für den Einsatz dieser Eichfahrzeuge bei der DR und der Industrie ist die zentrale Prüfstelle für Wägetechnik des Verkehrswesens in Jena verantwortlich. Seit 1977 sind bereits 13 neue Fahrzeuge in Dienst gestellt worden. Der neue Eichzug besteht aus dem 40 t schweren Eichfahrzeug und einem Eichbeiwagen. Mit den funktionsbezogenen technischen Ausrüstungen konnte die schwere körperliche Arbeit fast völlig beseitigt werden. So verfügen diese Fahrzeuge über eine eigene Stromversorgung für die ausfahrbare Kranbahn. Ha-Gro

● daß die Triebzüge der Berliner S-Bahn zur Abwicklung eines energiesparenden Zugverkehrs mit Bordrechnern ausgerüstet werden?
Auf der Basis abgespeicherter Strecken-, Fahrplan- und Zugdaten ermittelt ein Spezialrechner einen in Leuchtschrift angezeigten Fahrvorschlag, der bei Einhaltung durch den Triebfahrzeugführer eine pünktliche Ankunft am Zielbahnhof bei einem gleichzeitig minimalen Energieverbrauch gewährleistet. 12 bis 16 Prozent Traktionsenergie können damit eingespart werden. Bis April 1981 sind bereits 15 S-Bahnzüge in der Hauptstadt der DDR mit solchen Rechnern ausgerüstet worden. Der Einsatz von Bordrechnern ist auch für die Berliner U-Bahn vorgesehen. Pr.

● daß die Länge der sowjetischen Eisenbahnlinien mehr als 140 000 Kilometer beträgt?
Das ist ein Zehntel des Eisenbahnnetzes der Welt. Die Eisenbahn der Sowjetunion bewältigt mehr als die Hälfte der Welttransportleistungen. Im zehnten Fünfjahrplan wurden 18,5 Milliarden Tonnen Güter transportiert. Das sind 1,9 Milliarden Tonnen mehr als im neunten Fünfjahrplan. Von 1981 bis 1985 wird eine Periode der umfassenden Entwicklung der technischen Basis des Eisenbahntransports und der Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts sein. Hauptrichtungen sind dabei die weitere Elektrifizierung sowie die Mechanisierung und Automatisierung der Transportprozesse. Die dafür erforderlichen Investitionen werden um mehr als 30 Prozent steigen. Der Elektro- und Diesellok-Park wird vergrößert. Umfassend entwickelt werden der Container- und Palettentransport. Sein Umfang wird sich in den achtziger Jahren verdreifachen. Es ist vorgesehen, 6500 km Strecken zu elektrifizieren. Dabei wird sich auf den Anschluß Sibiriens und der Fernoststrecken an mittelasiatischen und europäischen Teil der UdSSR konzentriert. So ist geplant, einen zweiten Anschluß aus dem Kusbass-Gebiet (Swerdlowsk) in Ostrichtung über Tjumen und Omsk bis in das Nowosibirsker Gebiet zu elektrifizieren. Die Elektrifizierung der internationalen Strecke Moskau—Minsk—Brest wird bis 1985 abgeschlossen. Durch die Elektrifizierung werden Einsparungen an Dieselkraftstoff in Höhe von 7 Millionen Tonnen erwartet. Gegen Ende des Fünfjahrplanes werden fast zwei Drittel aller Transportleistungen mit Elektrolokomotiven erbracht.

● daß in der Sowjetunion zu Ehren des XXVI. Parteitages der KPdSU erstmals ein Schwerlastkohlezug mit 6000 Tonnen über eine Entfernung von rund 4000 km aus dem Kusbass-Gebiet bis nach Moskau gefahren worden ist?
Damit wurde die prinzipielle Möglichkeit des Fahrens solcher Schwerlastzüge über die Grenzen einzelner Eisenbahnverwaltungen hinaus nachgewiesen. Herr.

Lokfoto des Monats

Lokomotive 99 5001 (Seite 183)

Als die kommunale Spremberger Stadtbahn in der Mitte der 50er Jahre den Betrieb einstellte, übernahm zwei ihrer Lokomotiven die DR. Bevor sie auf der Harzquerbahn eine neue Heimat fanden, wurden beide Maschinen im Raw „DSF" Görlitz für den Einsatz im öffentlichen Verkehr bei der DR umgebaut. So erfolgte u. a. der Einbau einer Körting-Saugluftbremse. Die Skizze zeigt die Lok vor ihrem Umbau. Ab 26. Februar 1957 wurde die ehemalige Lok 11 der Spremberger Stadtbahnals 99 5001 dem Bw Wernigerode-Westerntor zugeteilt. Die Lok bewältigte anfänglich den Rangierdienst in Nordhausen, später in Wernigerode. 1967 wurde sie in Wernigerode abgestellt, 1972 wieder aufgearbeitet und an die Museumseisenbahn Dunieres-Saint Agrreve in Frankreich verkauft.

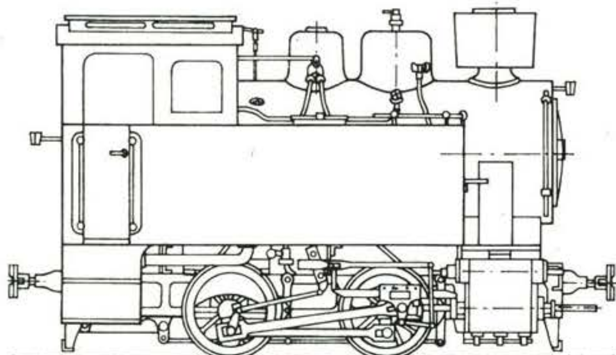
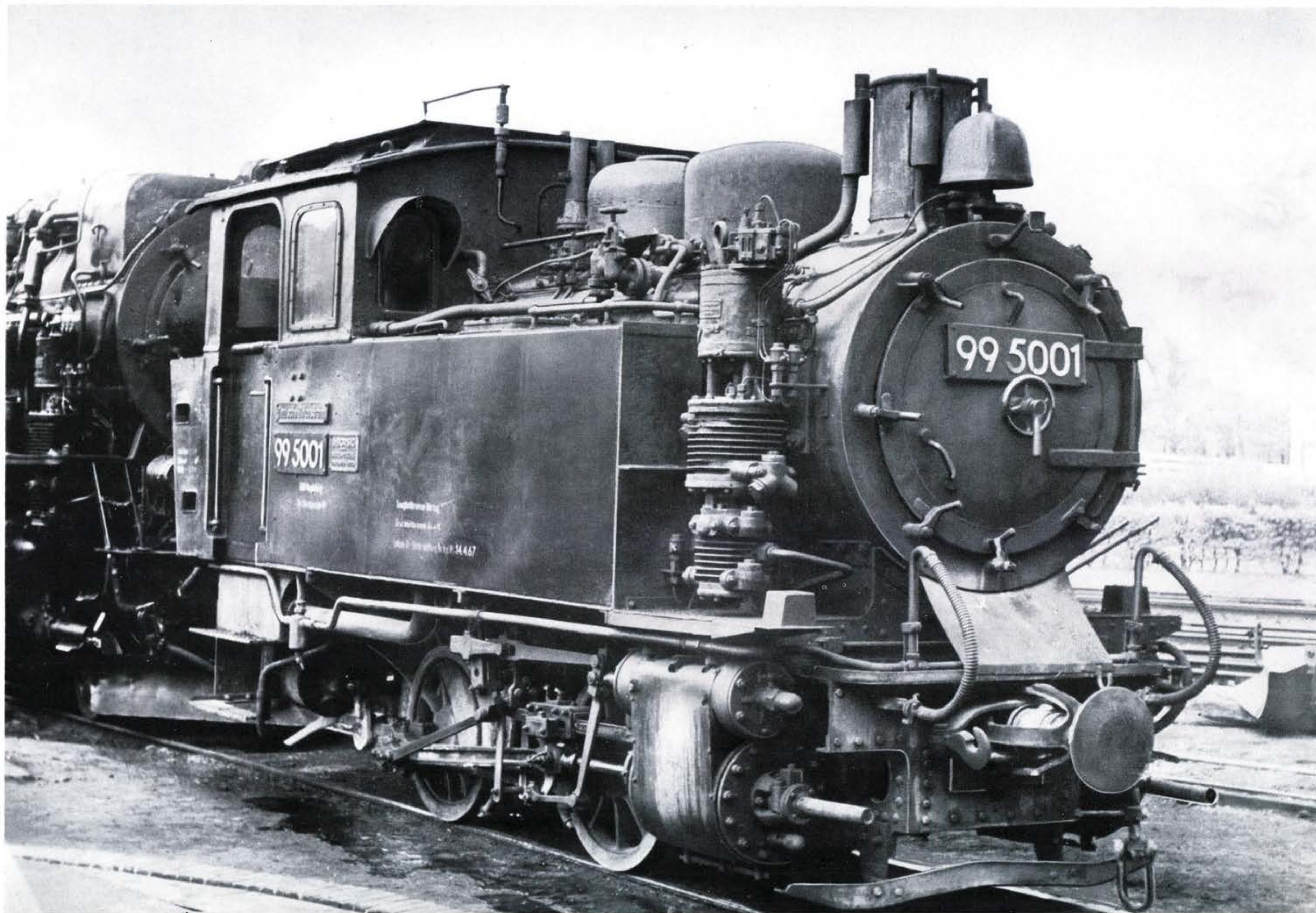


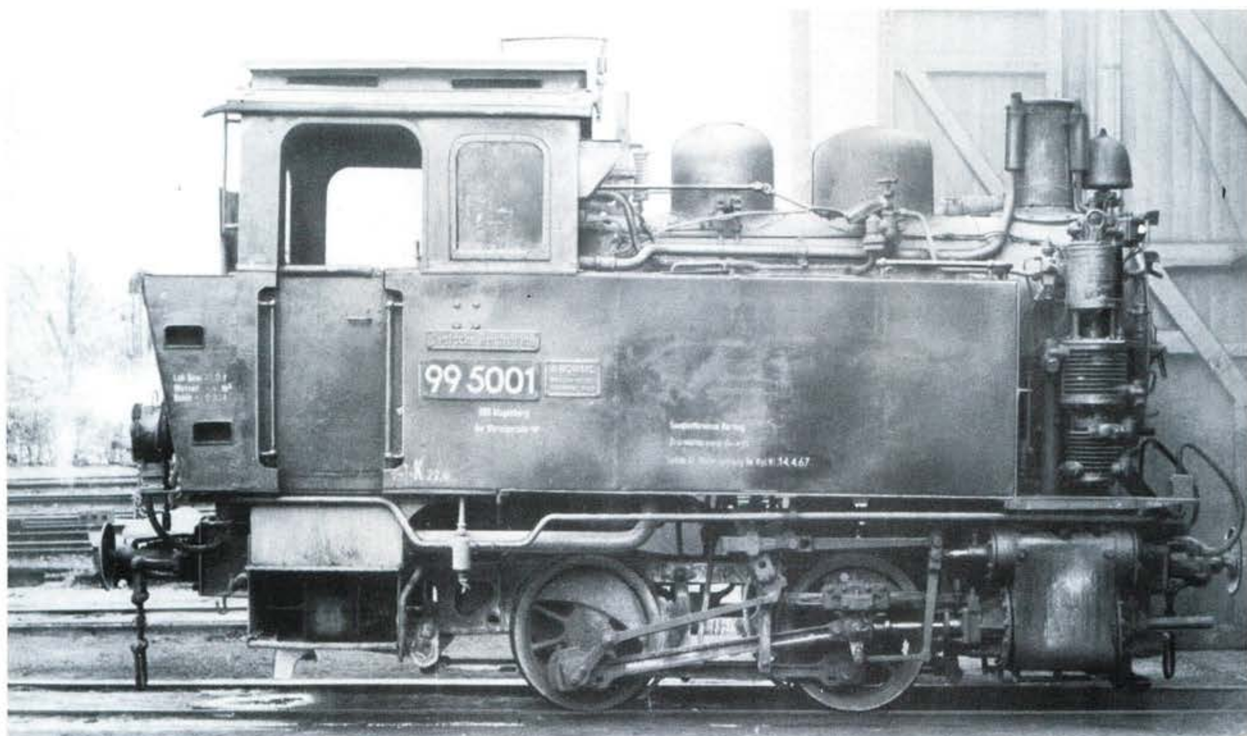
Tabelle
Daten:

Hersteller	Borsig
Baujahr	1925
Fabrik-Nr.	11 870
Bauart	Bh2t
Gattung	K 22.10
Höchstgeschwindigkeit	25 km/h
Zylinderdurchmesser	340 mm
Kolbenhub	400 mm
Steuerungsart u. -lage	Ha
Dampfüberdruck	13 kp/cm²
Rostfläche	1,2 m²
Heizfläche feuerb.	4,69 m²
Heizfläche ges.	20,0 m²
Abst. zw. d. Rohrwänden	1900 mm
Inhalt Wasserkasten	1,4 m³
Inhalt Kohlenkasten	0,85 t
Treibraddurchmesser	850 mm
Gesamtachsstand	1500 mm
Länge über Puffer	6150 mm
Lokbreite	2200 mm
Lokhöhe über SO	3270 mm
Lokmasse, leer	17,8 t
Lokmasse, betriebsf.	20,2 t
Zugkraft (0,6 p)	4,25 Mp
Leistung	290 PSi

Text: K. Kieper
Zeichnung: K. Jünemann

Lokomotive 99 5001 vor dem Wernigeroder Lokschuppen im Mai 1967 *Foto: K. Kieper, Ahrensfelde*

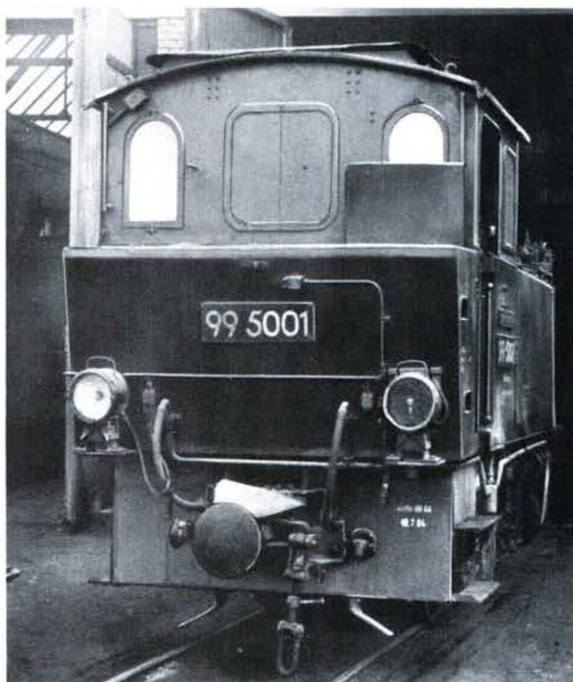


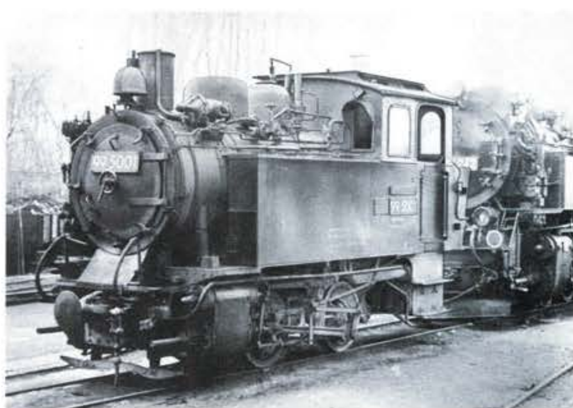


LOKBILDARCHIV

Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde







Ing. KLAUS STIEHLER, Erfurt; Dipl.-Ing. RAINER ZSCHECH, Leuna

Elektrische Trieb- und Steuerwagen der Baureihe 279.2 der DR

Auf der Flachbahnstrecke der Oberweißbacher Bergbahn von Lichtenhain (a. d. Bergbahn) nach Cursdorf im Thüringer Wald werden elektrische Triebfahrzeuge eingesetzt. Die Fahrleitungsspannung beträgt 600 V Gleichstrom. Diese 2,6 km lange Nebenbahn wurde im Jahre 1923 von der „Oberweißbacher Bergbahn Aktiengesellschaft" in Betrieb genommen und gehört seit 1949 zur Deutschen Reichsbahn. Anfangs stand nur ein elektrischer Triebwagen zur Verfügung, der alleine bzw. mit kleinen zweiachsigen Beiwagen verkehrte. Anfangs beförderte er auch die Güterwagen, die mit der Standseilbahn von Obstfelderschmiede zugeführt wurden.

Tabelle:

Fahrzeugart	—	ET	ET	ET	ET	ES
Betriebsnummer ab 1970	—	—	279 201	—	279 203	279 202
Betriebsnummer bis 1969	—	ET 188 531	ET 188 531	ET 188 701	ET 188 701	(VB 140 518)
Achsfolge	—	Bo	Bo	Bo	Bo	2
Gattungszeichen	—	Baaeotr	Baaeutr	Baaeo	Baaeoutr	Baaeutr
Stromsystem	kV	= 0,6	= 0,6	= 0,6	= 0,6	—
Höchstgeschwindigkeit	km/h	30	40		40	50
Spurweite	mm	1435	1435	1435	1435	1435
Stundenleistung	kW	53	68	60	68	—
Dienstmasse	t	8,3	16,3		15,3	13,26
Länge über Puffer	mm	10 500	11 600		11 360	12 500
Achsstand	mm	4000	6500	2000	5000	6150
Raddurchmesser	mm	780	900		800	900
Sitzplätze 2. Kl.	—	45	24	18	20	40
Stehplätze	—	35	84			72
Indienststellung	—	1923	1970	1955 U	1963 U	1974 U
Ausmusterung bzw. Umbau	—		—	U	—	—
Fahrzeugmasse je Längeneinheit	t/m	0,79	1,41		1,35	1,06
Leistung je Masseneinheit	kW/t	6,39	4,17		4,44	—
Fahrzeugmasse je Sitzplatz	kg	184	679		765	332

Im Rahmen der Modernisierung beider Teilabschnitte der Oberweißbacher Bergbahn wurden auch die elektrischen Trieb- und Steuerwagen der Flachbahnstrecke völlig neu gestaltet und in der Baureihe 279.2 zusammengefaßt.

1. Triebwagen 279 201

1.1. Ursprungsausführung

Dieser Triebwagen wurde 1923 von der Maschinenfabrik Saarbrücken und der Bergmann-Elektrizitätswerke AG Berlin geliefert. Nach Übernahme durch die DR erhielt das inzwischen ausgemusterte Fahrzeug die Betriebsnummer ET 188 531.

Der mechanische Teil bestand aus einem Wagenkasten in Stahlkonstruktion. Die geraden Stirnwände hatten keine Übergangsmöglichkeit. Die Achshalter waren mit einem Sprengwerk verbunden, was eine massesparende Konstruktion ermöglichte. Außerdem verfügte das Fahrzeug über Achsfederungen und Gleitachslager. Als Zug- und Stoßvorrichtung wurden Schraubenkupplung und Stangenpuffer verwendet. Neben einem robusten Tatzlager-

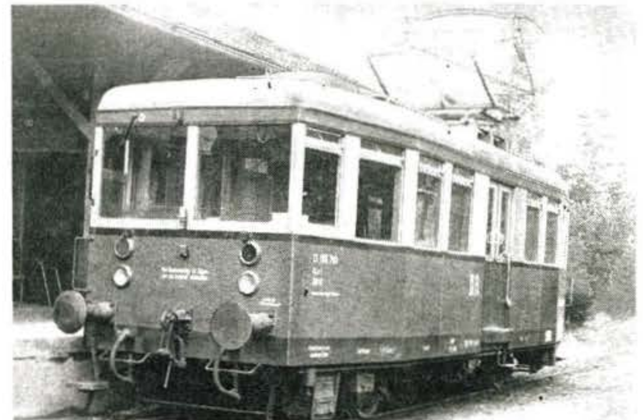
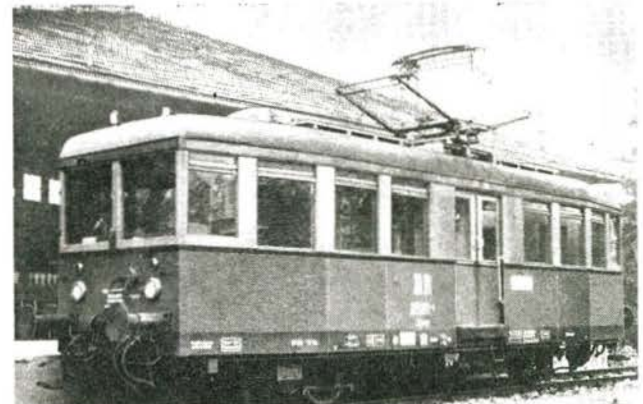


Bild 1 ET 188 701 Ende der 60er Jahre

Bild 2 Triebwagen 279 202 Ende der 70er Jahre



antrieb war der Triebwagen mit einer Druckluftbremse ausgerüstet.
Der Fahrgastraum entsprach den Erfordernissen des Nebenbahnverkehrs; zur Verfügung standen 45 Sitzplätze der ehemaligen 3. Klasse und etwa 35 Stehplätze. Der Einstieg erfolgte trittstufenlos durch zwei Einfachschiebetüren über den Achsen. Die Fahrgastabteile waren Großräume mit Mittelgang. Beide Führerstände waren vom Fahrgastraum nicht abgetrennt. Die elektrische Heizung wurde aus der Fahrleitung gespeist. Die Beleuchtung erfolgte durch Glühlampen.
Der elektrische Teil mußte außerhalb des Fahrgastraums untergebracht werden. Auf dem Dach befand sich anfangs ein Lyra-, später ein Scherenstromabnehmer, der infolge der außermittigen Lage des Fahrdrahts auf einem besonderen Gestell auf dem Dach angeordnet wurde. Über Fahrschalter und Vorwiderstände wurden die Fahrmotoren, eigenbelüftete vierpolige Gleichstromreihenschlußmotoren der Bauart SL 9, gespeist. Darüber hinaus war eine elektrische Kurzschlußbremse vorhanden.

1.2. Zweitausführung

Als Ersatz des vorgenannten Triebwagens wurde 1970 im Raw Schöneweide ein neuer Triebwagen aufgebaut (Bilder 1 und 2).
Um den mechanischen Teil erhielt der Wagenkasten eine Stahlkonstruktion. Die Stirnwände haben keine Übergangsmöglichkeit. Als Zug- und Stoßvorrichtung werden Schraubenkupplung und Hülsenpuffer verwendet. Neben dem Tatzlagerantrieb sind Wälzachslager eingebaut worden. Der Triebwagen hat eine Druckluftbremse der Bauart Hikp und besitzt an jeder Stirnwand je eine Schlauchverbindung für die Hauptluftbehälterleitung und die Hauptluftleitung.
Der Fahrgastraum besteht aus einem Großraum mit Mittelgang, wobei beidseitig vom Vorraum 1 1/2 Abteile angeordnet sind. Der Triebwagen hat 24 Sitz- und 84 Stehplätze. Die Sitzplatzteilung beträgt 2 + 2, und die Sitzbänke sind gepolstert. Der Einstieg erfolgt trittstufenlos durch eine Doppelschiebetür in der Wagenmitte. Die Führerstände sind vom Fahrgastraum abgetrennt und können nur von diesem betreten werden. Die elektrische Heizung wird aus der Fahrleitung gespeist. Glühlampen beleuchten den Fahrgastraum.
Der elektrische Teil ist außerhalb des Fahrgastraumes angeordnet. Auf dem Dach befindet sich ein Scherenstromabnehmer, der anfangs seitlich versetzt auf einem besonderen Gestell angeordnet war (seit September 1979 in der Wagenmitte). Über Fahrschalter und Vorwiderstände werden die beiden Fahrmotoren, eigenbelüftete vierpolige Gleichstromreihenschlußmotoren der Bauart USL 253a, gespeist. Die Vielfachsteuerung erfolgt durch eine Steckdosenkupplung.

2. Triebwagen 279 203

2.1. Erster Umbau

Der Triebwagen wurde 1955 von den Leipziger Verkehrsbetrieben beschafft. Er war dort als Straßenbahntriebwagen Nr. 939 eingesetzt und im Jahre 1909 von den Firmen P. Herbrandt, Köln-Ehrenfeld und AEG, Berlin hergestellt worden. Im damaligen Raw Gotha wurde dieser Wagen für den Einsatz auf der Nebenbahn umgebaut, wobei man ins-

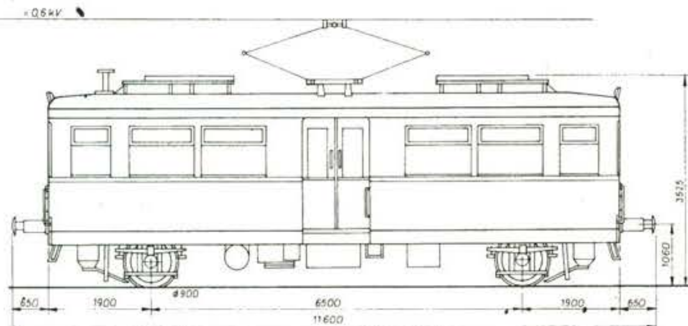


Bild 3 Maßskizze Triebwagen 279 201

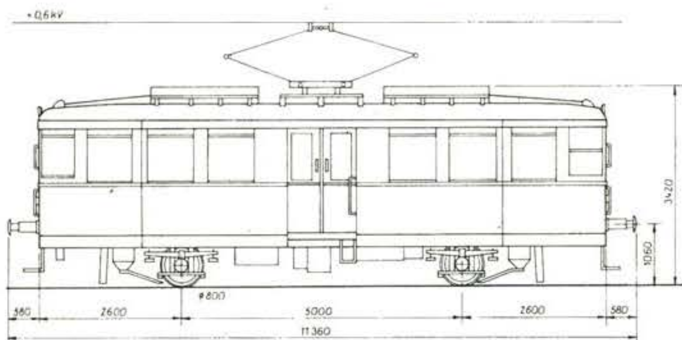


Bild 4 Maßskizze Triebwagen 279 203

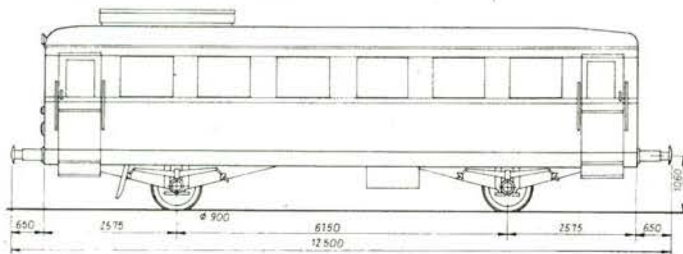


Bild 5 Maßskizze Steuerwagen 279 202

Fotos und Skizzen: Stiehler, Zschech

besondere Hülsenpuffer und Schraubenkupplungen einbaute sowie den Stromabnehmer seitlich versetzte. Der Triebwagen erhielt die Betriebsnummer ET 188 701. Anfangs wurde er nur als Reservefahrzeug genutzt.

2.2. Zweiter Umbau

Im Jahre 1963 wurde der Triebwagen im Raw Schöneweide grundlegend umgebaut, so daß ihm heute seine ursprüngliche Herkunft nicht mehr anzusehen ist (Bilder 3 und 4). Er behielt zunächst noch die Betriebsnummer ET 188 701. Im Jahre 1970 bekam er die Bezeichnung 279 203.
Der mechanische Teil besteht aus einem Wagenkasten in geschweißter Stahlkonstruktion. Der Wagenkasten ist an den Stirnenden leicht abgeschrägt. Die Stirnwand ist gerade und besitzt keine Übergangsmöglichkeit. Die Lenkachsen mit Speichenrädern laufen in Achshaltern und sind durch Blattfedern abgefedert. Die Gleitachslager wurden durch Wälzlager ersetzt. Schraubenkupplung und Hülsenpuffer dienen als Zug- und Stoßvorrichtung. Auch dieses Fahrzeug verfügt über einen Tatzlagerantrieb. Die Druckluftbremse der Bauart Hikp ist an eine durchgehende Hauptluftbehälterleitung angeschlossen.
Der Fahrgastraum wurde den Erfordernissen des Nebenbahnverkehrs angepaßt. Der Triebwagen bietet 20 Sitzplätze in einem Großraum mit Mittelgang sowie eine große Anzahl von Stehplätzen. Die Sitzplatzteilung beträgt 2 + 2. Der Einstieg erfolgt trittstufenlos durch eine Doppelschiebetür in der Wagenmitte. Die Führerstände können nur von dem Fahrgastraum betreten werden. Die elektrische Heizung wird aus der Fahrleitung gespeist. Glühlampen beleuchten den Fahrgastraum.
Der elektrische Teil ist außerhalb des Fahrgastraums angeordnet. Auf dem Dach befindet sich ein Scherenstromabnehmer, der anfangs seitlich versetzt auf einem besonderen Gestell angeordnet war. Nach dem Umbau der Fahrleitungsanlage im September 1979 erhielt er die übliche Anordnung in der Wagenmitte. Über Fahrschalter und Vorwiderstände werden die Fahrmotoren gespeist. Dabei handelt es sich um eigenbelüftete vierpolige Gleichstromreihenschlußmotoren der Bauart USL 253 a. Eine Vielfachsteuerung über Steckdosenkupplung wurde erst später eingebaut.

3. Steuerwagen 279 202

Durch den Umbau des ehemaligen Beiwagens VB 140 518 entstand im Jahre 1974 der Steuerwagen 279 202 (Bild 5). Der Umbau erfolgte ebenfalls im Raw Schöneweide.
Der mechanische Teil besteht aus einem Wagenkasten in geschweißter Stahlkonstruktion. Die Stirnwände sind gerade und haben keine Übergangsmöglichkeit. Die Lenkachsen laufen in Wälzlagern; die durch Blattfedern abgefedert sind. Als Zug- und Stoßvorrichtung dienen Schraubenkupplung und Hülsenpuffer. Außerdem ist eine Druckluftbremse der Bauart Hikp vorhanden.
Der Fahrgastraum besteht aus einem Großraum mit Mittelgang und bietet 40 Sitzplätze in einem Traglastenraum und fünf Abteilungen mit der Sitzplatzanordnung 2 + 2. Die Sitzbänke sind Hartpolster. Der Einstieg erfolgt an den Wagenenden trittstufenlos über Einfachschiebetüren. Die elektrische Heizung wird vom Triebwagen gespeist. Die Beleuchtung mit Glühlampen erfolgt mit einer Gleichspannung von 24 V aus einem Achsgenerator.
Der elektrische Teil besteht aus einem Führerstand, der mit dem Einstiegraum in Richtung Cursdorf vereinigt ist. Der Fahrschalter wirkt dabei direkt auf den Motorstrom. Die Verbindung mit dem Triebwagen erfolgt über eine Steckdosenkupplung.

KLAUS-DIETER ADOMAT, Meißen

Bauanleitung für das Empfangsgebäude und das Abortgebäude des Bahnhofs Miltitz-Roitzschen in der Nenngröße H0

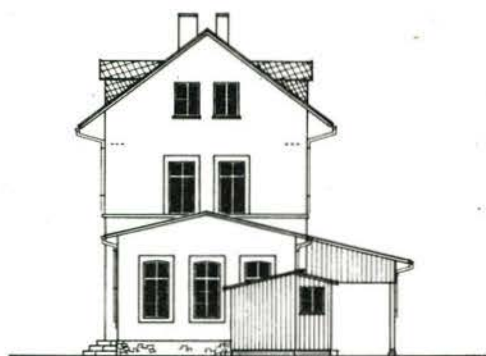
Dieses Empfangsgebäude wurde auf einem mittleren Bahnhof der heute eingleisigen Hauptbahn Borsdorf (Sa)—Döbeln—Coswig um 1935 errichtet. Das zweigeschossige Empfangsgebäude besitzt einen eingeschossigen Anbau, der noch durch einen Schuppen erweitert worden ist. Er dient zur Aufbewahrung von Streumaterialien u. a. Unweit des Empfangsgebäudes befindet sich das Abortgebäude, das in einer einfachen Holzkonstruktion errichtet wurde. Im Empfangsgebäude sind Diensträume und ein Wartesaal untergebracht. Im Ober- und Dachgeschoß wurde eine Wohnung eingerichtet. Die kleine hölzerne Bahnsteigüberdachung vor dem eingeschossigen Anbau gibt dem Empfangsgebäude ein typisches Aussehen.

Die Herstellung des Modells soll nicht detailliert beschrieben werden, da sie allen Modelleisenbahnern aus anderen Bauplänen geläufig ist. Zweckmäßig ist es, die Einzelteilbauweise anzuwenden, d. h. Wandflächen usw. werden entsprechend zusammengebaut.
Die Farbgebung des Modells erfolgt wie die des Vorbildes. Putzflächen werden hellgrau angestrichen. Die Simse und Fenster- bzw. Türumrahmungen erhalten einen ockerfarbenen Anstrich. Das Empfangsgebäude erhält einen Bruchsteinsockel, das Abortgebäude und der Schuppen einen Sockel aus Ziegelsteinmauerwerk. Die Treppen werden betongrau angestrichen. Sämtliche Holzteile, z. B. die Säulen der Bahnsteigüberdachung und alle Holzverschalungen, werden dunkelbraun gestrichen. Noch besser ist es aber, wenn diese Teile Nußbaumfarben gebeizt werden. Alle Fenster erhalten einen weißen Anstrich und werden mit Cellon verglast. Türen, Dachrinnen und Fallrohre streichen wir graugrün.
Das Dach des zweigeschossigen Gebäudetraktes wird mit Schiefer eingedeckt, das des eingeschossigen Anbaus und des Abortgebäudes mit Dachpappe belegt. Die Schornsteinköpfe sind verputzt und hellgrau angestrichen. Geländer, Türklinken usw. erhalten einen schwarzen oder dunkelgrauen Anstrich.
Blumenkästen, Plakate und Hinweisschilder sowie eine Uhr oder ein Postbriefkasten können nach Wahl angebracht werden.
Für Modelleisenbahner, die das Vorbild bis ins kleinste Detail nachbilden wollen, noch einige Hinweise auf die verkehrenden Zuggarnituren:

Reisezüge BR 110; BR 118 mit
    4achs. Rekowagen, 3achs. Rekow. u. Doppelstock-Einheiten (BR 118 verkehrt nur mit 4achs. Rekowagen)
Güterzüge vor 1978 — BR 50
    ab 1978 — BR 120; BR 130 selten BR 110 u. BR 118
Rangierfahrten vor 1978 BR 150
    ab 1978 BR 106

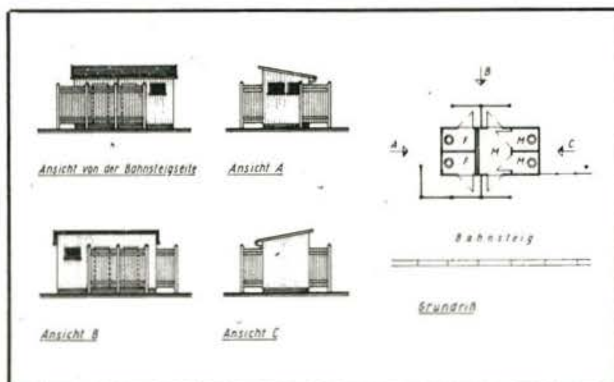
Für Güterzugwagen gibt es auf dieser Strecke keine Einschränkungen.





Ansicht A

Empfangsgebäude Bf Miltitz-Roitzschen

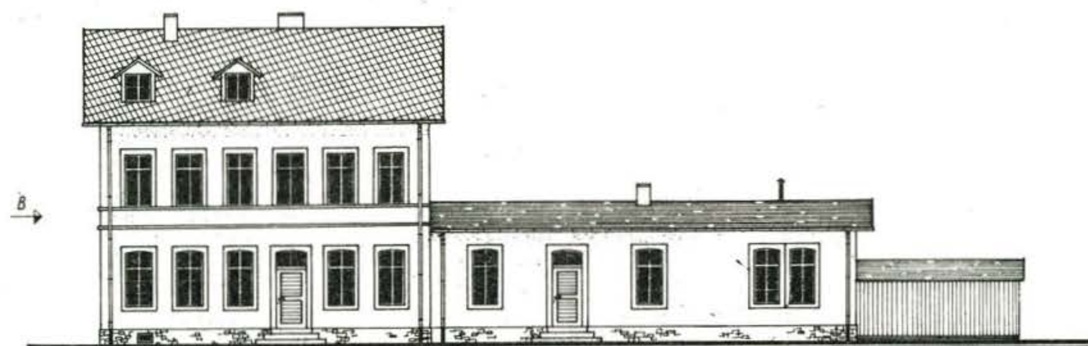


Abortgebäude Bf Miltitz-Roitzschen



Ansicht B

Zeichnungen: Klaus-Dieter Adomat



Ansicht von der Vorplatzseite

JOACHIM SCHNITZER (DMV), Kleinmachnow

Bau von H0-Formsignalen (3)

Hauptsignal

Wie bereits in der Einladung dieser Beitragsfolge erwähnt, sollen nur die wichtigsten technischen Handlungen beschrieben werden. Alle anderen Einzelheiten sind den Zeichnungen, Fotos und der Stückliste zu entnehmen. Die größten Schwierigkeiten beim Bau dieser Signale dürften bei der Beschaffung oder Herstellung der benötigten U-Profile auftreten. Notfalls lassen sich hierbei aber jeweils zwei L-Profile ineinanderlöten. Die Maststreben (Teil 2) werden oben mit dem Mastkopf (Teil 7) verbunden, wobei die offenen Ecken beim Löten reichlich mit Zinnlot gefüllt werden. Erst dann werden am Teil 7 die beiden Schrägen angefeilt. Mit einer Laubsäge wird in die Radscheibe (Teil 14) ein Schlitz eingesägt, womit die Scheibe auf Teil 7 aufgeschoben, bzw. geklebt wird. Auch die Gewichte (Teil 31) werden zunächst U-förmig gebogen, auf die Hebel (Teil 23 und 30) gesteckt und beim Löten mit der entspr. Menge Lötzinn ausgefüllt. Gegenüber dem Vorsignal werden hier die Gehäusemäntel (Teil 46) gleich mit den Lampenhaltern hergestellt, mit denen sie dann an die Lampenschiene (Teil 45) angelötet werden (siehe Bild 2). Diese Lampenschiene wird erst nach der Farbgebung und der Komplettierung der Signallampen in die Bohrungen der Schienenhalter (Teil 6) eingeklebt. Die Signalflügel können natürlich auch vereinfacht aus einem Stück hergestellt werden und direkt auf die Flügelachse (Teil 20) gelötet werden. Die in der Zeichnung gezeigte Flügelkonstruktion weist jedoch einige Vorteile auf. So können die Flügelteile (Teil 39 und 40) gestanzt und die Teile (41 bis 44) als Streifen zugeschnitten und so miteinander verlötet werden. Der jeweilige Flügelaufsatz (Teil 42 oder 44) gibt den angelöteten Scheiben den nötigen Halt. Dadurch wird nicht nur die Prägung, wie sie beim Vorbild vorhanden ist, angedeutet, sondern der rote Rand läßt sich auf diese Weise auf dem weißgespritzten Flügel auch leichter mit einem feinen Pinsel aufbringen. Erst nach der kompletten Farbgebung werden dann die Signalflügel auf die Flügelachse (Teil 20), bzw. der besseren Haltbarkeit wegen, gegen die aufgelötete Flanschscheibe (Teil 22) geklebt.

Farbgebung:

Signal, komplett	≙ grau
Signalflügel, vorn	≙ weiß/rot
Signalflügel, hinten	≙ weiß/schwarz
Mastblende	≙ rot/weiß
Signallampen	≙ schwarz
Gasbehälter	≙ rot

Mit dieser Beitragsfolge hofft der Autor vielen Modellbahnfreunden wieder einige brauchbare Tips gegeben zu haben und bei einigen Freunden die Freude am Selbstbau geweckt zu haben.

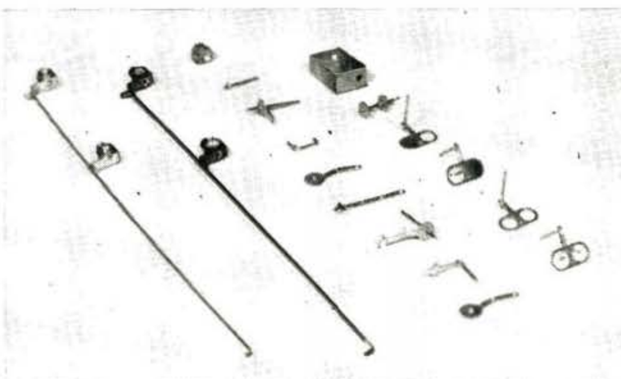


Bild 1 Diverse Einzelteile zu Baugruppen vormontiert.

Bild 2 Das fertige Hauptsignal im Rohbau.

Bild 3 Rückseite des Rohbaumodells. Signalflügel, Lampen und Gasbehälter wurden nur für das Foto behelfsmäßig montiert, denn die endgültige Montage dieser Teile sollte erst nach getrennter Farbgebung erfolgen.

Bild 4 Rückseite des fertigen Modells.

Bild 5 Das fertige Modell nach der Farbgebung und Endmontage.

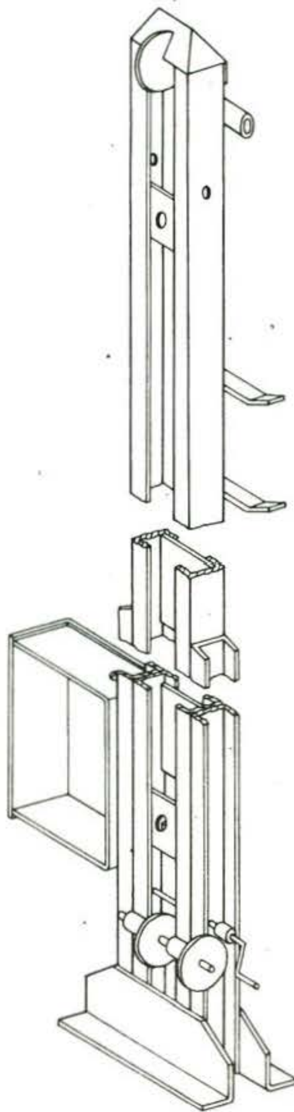
Fotos u. Zeichnungen: J. Schnitzer, Kleinmachnow

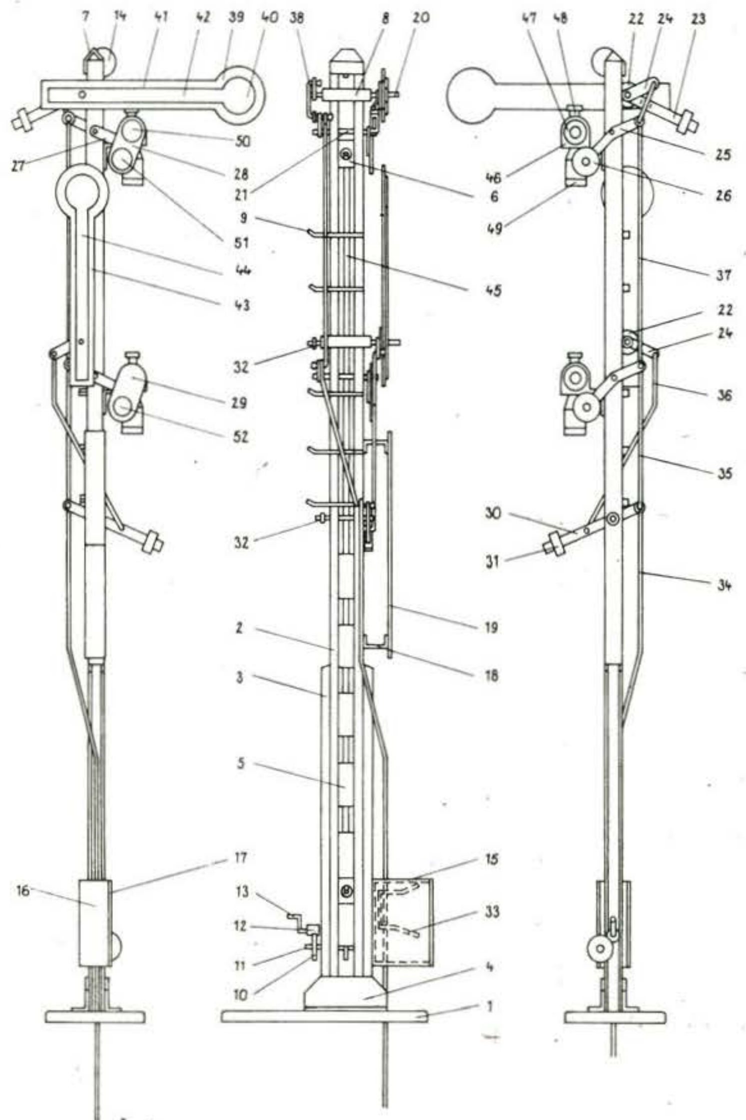












Stückliste

Teil	Stck	Benennung	Werkstoff	Zuschnittmaße	Fertigungsablauf[1]	
1	1	Fuß	St	0,3 × 15 × 27	Z, S, E, P, A	
2	2	Maststrebe	Ms	0,2 ×,3,6 × 108	Z, E, A	L
3	2	Mastverstärkung	Ms	0,2 × 3,6 × 40	Z, E, A	L
4	2	Winkel	Ms	0,3 × 6 × 10	Z, E, P, A	L
5	6	Zwischenstück	Ms	0,3 × 4 × 5	Z, E, P	L
6	2	Schienenhalter	Ms	0,3 × 4 × 3	Z, B, E, P	L
7	1	Mastkopf	Ms	0,3 × 4,5 × 5	Z, E, P, A	L
8	2	Lagerhülse	Ms	0,25 × 3 × 6	Z, E, R	L
9	5	Steigeisen	Ms	0,3 × 1 × 6,5	Z, E, P, A	L
10	2	Radscheibe	Ms	0,5 × ∅3	S, B, E, P	L
11	1	Achse	St	∅0,5 × 9	Z, E	L
12	3	Buchse	Ms	0,25 × 1,5 × 2,8	Z, E, R	L
13	1	Kurbel	St	∅0,5 × 13	Z, E, A	L
14	1	Radscheibe	Ms	0,5 × ∅3	S, E, P	K
15	1	Stellkasten	Ms	0,25 × 3,6 × 22	Z, S, E, P, A	L
16	1	Kastenwand	Ms	0,25 × 10 × 10,5	Z, E, P, A	L
17	1	Kastendeckel	Ms	0,25 × 10 × 7,2	Z, E, P	K
18	2	Steg	Ms	0,3 × 1 × 4,6	Z, E, P, A	L
19	1	Mastblende	Ms	0,3 × 2,2 × 26	Z, E, P	L
20	2	Flügelachse	St	∅0,6 × 11	Z, E	
21	3	Hebelachse	St	∅0,6 × 8	Z, E	
22	2	Flanschscheibe	Ms	0,3 × ∅3	S, B, E, P	L
23	1	Hebel	Ms	0,4 × 1,2 × 9,5	Z, B, E, P, A	L
24	2	Hebel	Ms	0,4 × 1,2 × 5	Z, B, F, E, P	L
25	2	Blendenhebel	Ms	0,4 × 1,2 × 8,2	Z, B, F, E, P	L
26	2	Blende	Ms	0,2 × ∅3,5	S, B, E, P	L
27	2	Blendenhebel	Ms	0,3 × 1 × 6,5	Z, B, F, E, P	L
28	1	Blende	Ms	0,2 × 3,5 × 7	Z, S, F, E, P	L
29	1	Blende	Ms	0,2 × 3,5 × 7	Z, S, F, E, P	L
30	1	Hebel	Ms	0,4 × 1,2 × 13	Z, B, F, E, P	L
31	2	Gewicht	Ms	0,3 × 1 × 5	Z, E, P, A	L
32	3	Scheibe	Ms	0,25 × ∅1,2	B, S	L
33	1	Justierbügel	Ms	0,4 × 1,8 × 14	Z, B, E, P, A	L
34	1	Stellstange	St	∅0,5 × (120)	Z, E, R, A	
35	1	Stellstange	St	∅0,5 × 20,8	Z, E, R, A	
36	1	Stellstange	St	∅0,5 × 24,8	Z, E, A	
37	1	Stellstange	St	∅0,5 × 32,3	Z, E, R, A	
38	1	Bügel	St	∅0,5 × 8,2	Z, E, A	
39	2	Flügelscheibe	Ms	0,3 × ∅6	S, E, P	L
40	2	Scheibenaufsatz	Ms	0,2 × ∅4	S, E, P	L
41	1	Signalflügel	Ms	0,3 × 3 × 21	Z, F, E, P	L
42	1	Flügelaufsatz	Ms	0,2 × 1,5 × 21,2	Z, F, E, P	L
43	1	Signalflügel	Ms	0,3 × 3 × 19	Z, F, E, P	L
44	1	Flügelaufsatz	Ms	0,2 × 1,5 × 19,2	Z, F, E, P	L
45	1	Lampenschiene	Ms	0,3 × 1 × 86,8	Z, E, P, A	
46	2	Gehäusemantel	Ms	0,25 × 2,2 × 16	Z, E, P, A	L
47	2	Lampengehäuse	Ms	∅3 × 3	D, B, E	L
48	2	Lampenaufsatz	Ms	∅1,8 × 2,2	D, E	K
49	2	Gasbehälter	Ms	∅2,6 × 6	D, E	K
50	1	Blendscheibe Cellon, rot		∅2,4	S	K
51	1	Blendscheibe Cellon, grün		∅2,4	S	K
52	1	Blendscheibe Cellon, gelb		∅2,4	S	K

[1] Kurzzeichenerklärung:

Z	= Zuschnitt	R	= Rollen
S	= Stanzen, Lochen	F	= Formfeilen, Verrunden
P	= Planieren	E	= Entgraten, Verputzen
B	= Bohren	L	= Löten[2]
A	= Abkanten, Biegen		
D	= Drehen	K	= Kleben[2]

[2] Gilt in der Regel als Befestigungsart am jeweiligen Bauteil, innerhalb der entspr. Baugruppe.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

Bezirksvorstand Magdeburg

Am 4. und 5. Juli 1981 findet in Magdeburg jeweils von 10 bis 16 Uhr eine Ausstellung von Betriebslokomotiven statt. Ort: Magdeburg-Hbf.

Am 29. August 1981 Sonderfahrt von Magdeburg über Haldensleben—Eisleben nach Magdeburg. 70 Jahre Bw Haldensleben — Traditions-Bw Eisleben. BR 41—BR 52. Fahrplan und Teilnehmerpreis im Heft 7.

Wer hat — wer braucht?

6/1 Suche: Triebfahrzeuge $H0_m$.
6/2 Biete in HO: BR 01^5 (Öl und Boxpokräder), 55, 89, 50 u. a. rollendes Material (Liste anfordern!).
„Dampflok-Archiv 3". Suche in TT: Br 01, 38, 44, Drehscheibe sowie and. rollendes Material.
6/3 Biete: „Baureihe 01", „Der Modelleisenbahner" 1956 bis 1979, „Dampflok-Archiv 1, 3", „Triebwagen-Archiv", Internat. Kursbücher, HO_e-Fahrzeuge. Suche: Dampfloks H0 u. Fahrzeuge $H0_m$, „Dampflokomotiven BR 01-96", sowie and. Eisenbahnliteratur.
6/4 Biete: Nebenbahnanlage H0 mit vielen Fahrzeugen (nur Dampfloks), Pilz-Gleismaterial, ohne Landschaft.
6/5 Biete: „Straßenbahn-Archiv", „Schmalspurbahn-Archiv" „Baureihe 01" u. a. Literatur sowie BR 80 u. 81 in H0. Suche Tenderlok H0, BR 91 u. a.
6/6 Biete: „Dampflok-Archiv 2", „Kleinbahnen der Altmark", „Die Spreewaldbahn".
6/7 Suche: PIKO-Einschienen-Fahrzeuge (auch defekt) und Informationen aller Art zur Funktionsweise.
6/8 Suche: „Baureihe 01". Biete: „Schmalspurbahn-Archiv".
6/9 Biete: H0, BR 64, 24 sowie „Der Modelleisenbahner" 7, 10/1975; 4, 7/1976; 6, 7/1977, 6—9/1978; 1/1979; 2, 9/1980. Suche: BR 66, 91, 84, 110, 75, 52 in H0.
6/10 Biete: H0, BR 23 u. 80 im Tausch gegen BR 91 u. 84 od. „Der Modelleisenbahner" 1952—1963.
6/11 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv". Suche im Tausch: „Dampflok-Archiv 2 u. 3" auch einzeln.
6/12 Suche: Modelleisenbahnkalender 1981; „Schmalspurbahn-Archiv", „Straßenbahn-Archiv". Biete: Dampflokfotos.
6/10 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv". Suche H0-Dampflok u. zweiachs. PIKO-Abteilwagen.
6/14 Biete: „Dampflok-Archiv 3". Suche „Dampflok-Archiv 1" sowie Fotos von Straßenbahnen aus dem Ausland, Dias, Fotos u. Negative (leihw.) von den ehem. Straßenbahnen u. ältere von Gotha sowie Straßenbahnmodelle Maßstab 1:120.
6/15 Suche: Fotos (WPK 24 × 30) u. Informationen (Einsätze) von: 03 2030, 50 1504, 50 2349, 52 6355, 52 5024, 52 1505, 52 7222, 38 1580, 99 4522 u. BR 99.15, „Kleinbahnen der Altmark", 50 Jahre BR 03, Dampflokschilder, ältere Modelleisenbahner u. Dampflokliteratur.
6/16 Biete: Modellbahnbücherei 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10. Die Eisenbahn — Fahren und Leiten. Suche: „Schiene, Dampf und Kamera".
6/17 Biete: Trost — Bände 1, 2, 3: Kurz — Grundlagen der Modellbahntechnik Band 1, 2; Modellbahnpraxis Hefte 1—8 u. 10—14. Suche: „Schiene, Dampf u. Kamera", „Deutsche Dampflokomotiven — gestern u. heute", sowie Loks der BR 55 o. d ausl. Ausführung in N.
6/18 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv" u. „Selketalbahn". Suche: Wagen $H0_m$ und $H0_e$ (auch defekt), ältere Straßenfahrzeuge und Figuren H0.
6/19 Suche: „50 Jahre Leipziger Hbf". Biete: „Dampflok-Archiv 1—3" (nur Tausch).
6/20 Biete: in H0 div. Dampfloks, „Dampflok-Archiv 1—3", „Triebwagen-Archiv", „Schmalspurbahn-Archiv", „Spreewaldbahn", „Auf kleinen Spuren", „Als die Züge fahren lernten", Eisenbahnjahrbuch 1971, 1979, 1980. Suche in H0: BR 03 (Schicht), 41, 42, 62 (Bergfelde), 84, 91, E 63, $H0_e$-Material, „Schiene, Dampf und Kamera", Dampflok- u. ältere Eisenbahnliteratur, Dampflokschilder.
6/21 Biete: „Die Baureihe 01", „Selketalbahn", „Die Geschichte der Schmalspurbahn Oschatz—Strehla", „Chronik der Schmalspurbahn Hohnstein—Goßdorf-Kohlmühle". Suche: „Schmalspurbahn-Archiv", „Kleinbahnen der Altmark"
6/22 Biete: „Baureihe 01", „Schmalspurbahn-Archiv", „Als die Züge fahren lernten", „Die Spreewaldbahn", „Betriebschronik der Straßenbahn Karl-Marx-Stadt", „Der Modelleisenbahner" 5/1980, Schallplatte „Von 01—99". Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1 u. 2, Lokschild BR 01 u. 03.
6/23 Biete: „Waldeisenbahn Muskau", „Spreewaldbahn", „Harzquer- und Brockenbahn", „Schmalspurbahn-Archiv". „Dampflok-Archiv 2". Suche: „Straßenbahn-Archiv". „Baureihe 01", „Selketalbahn", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz".
6/24 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv", „Dampflok-Archiv 1, 2", „Triebwagen-Archiv", „Kleinbahnen der Altmark", Eisenbahnjahrbuch 1969. Suche: „Baureihe 01", „Straßenbahn-Archiv", „Dampflok-Archiv 3", „Spreewaldbahn", „Selketalbahn".
6/25 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1963—1966, 1975, „Dampflok-Archiv 1, 2", „Der Modelleisenbahner" 1967—1980, „Rügensche Kleinbahnen", „Waldeisenbahn Muskau", „90 Jahre Radebeul—Radeburg", „Harzquer- und Brockenbahn". Suche: „Dampflokomotiven BR 01—96", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Schmalspurbahn-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Kleinbahnen der Altmark", „Baureihe 01".
6/26 Suche: Straßenbahnmodelle in H0 und TT, „Straßenbahn-Archiv", „Der Modelleisenbahner" Heft 1 bis 4/1977. Biete: LP „Von 01 bis 99", BR 80, H0 (Batterie), Wagen und Gleismaterial sowie Zubehör in H0, TT T 334 ohne Motor.
6/27 Biete: „Baureihe 01", „Dampflok-Archiv 1-3", „Schmalspurbahn-Archiv", „Selketalbahn", Schmalspurbahnfahrzeuge, SKL. Suche: H0, BR 42, 50, 84, 99, 91, Rollwagen, Lokschild BR 99, Loklaterne.
6/28 Suche: BR 84, H0. Biete div. Loks in $H0_e$.
6/29 Biete: „Dampflok-Archiv" 1—3 und „Kleinbahnen der Altmark" im Tausch gegen BR 84.
6/30 Biete: in 0, Tender für Märklin-Lok 4000/1930. Material in Nenngr. S.
6/31 Biete: „Baureihe 01". Suche im Tausch: „Selketalbahn".
6/32 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1973 bis 1977 im Tausch gegen BR 84 od. 91 in H0.
6/33 Biete: „Modellbahn-Elektromechanik", LP „Von 01 bis 99", Eisenbahnjahrbuch 1963, 1970, 1972, „Uns gehören die Schienenwege". Suche: „Schmalspurbahn-Archiv", BR 38 u. 41 in H0, E 70, T 334, 106, 01, 41, 44, 50, (auch Eigenbau)
6/34 Suche: Fahrzeuge u. Zubehör für Nenngr. 00. Biete: „Dampflok-Archiv" (Gerlach), „Dampflok-Archiv 2", Fahrzeuge in TT, Autorennbahn.
6/35 Biete: „100 Jahre deutsche Eisenbahn". Suche: „Straßenbahn-Archiv".

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche in TT E 70.
Müller, 8060 Dresden
W.-Seelenbinderstraße 15

Automodelle, Maßstab 1:87 – ält. ESPE we. zu kauf. gesucht.
Uwe Spanner, 6573 Hohenleuben, Oststraße 17

Für Spur H0: BR 42 f. 40,–; BR 23 f. 40,– M; BR 180, fast neuw., f. 35,–; BR 80 f. 20,– zu verk.
Linß, 59 Eisenach, Friesstr. 11

Biete Dampflokarchiv 1, Die Selketalbahn; suche die Baureihe 01.
F. Weichelt,
9580 Zwickau, Fucikstraße 199

Biete:
„Als die Züge fahren lernten";
Schmalspurb. Archiv,
Suche:
BR 84,91.
Hartmann, 1055 Berlin,
Hosemannstraße 16

112 Hefte
„Modelleisenbahner"
Jahrg. 1963–75, 65,– M,
zu verkaufen
Grau, 4600 Wittenberg,
Heubnerstraße 14

Biete: Buch „75 Jahre Straßenbahn Dresden" u. a.
Suche: Feuerwehrmodelle, B 1000-Bus, Herr-Rollmaterial, Modellstraßenbahn u. a.
Detlef Gasch
8252 Coswig
Lindenstraße 10

Doppelstockwagen
für Spur „0" und Kataloge von Stadtilm Spur „0" zu kauf. ges.
W. Wingert,
4105 Landsberg-Gollma,
Am Bahnhof Süd

Verk. H0-Loks;
Wagen, Schienen,
alles DDR-Prod., 300,– M,
suche Bücher (außer 33–45).
K. Merkel,
1170 Berlin,
Finkeldeweg 77b, PF 155-09

Biete Dampflok-Archiv,
Band 2 u. 3, pro Band 19,80 M,
suche in H0 BR 23 und 84,
funktionstüchtig u. sehr gut erhalten.
Gunter Sieber,
9101 Bräunsdorf,
Obere Dorfstraße 11

Biete Eisenbahnjahrbuch
1976 oder 1979 je 15,–, Feuereisen, Modellbahn-Elektro-Technik Grundlagen 4,–
suche Dampflok-Archiv Bd. 2
Günther Reichelt,
9651 Zwotental,
Bahnhofstraße 2

Biete „Deutsches Eisenbahnwesen der Gegenwart"
Stand 1926 für 100,–
suche Fahrzeuge in H0.
Schriftl. Zuschriften an
D. Fröde, 9545 Zwickau,
Helmholtzstr. 29

Suche Dachscheibe TT, Dampflokmodelle TT (alles Eigenbau), Biete „Der Modelleisenbahner" Heft 3/63, 8/66, 5/69, 1/71, 8/73, 8/78, (a. 1,–), Kleine Eisenbahn ganz einfach (10,–), Die Modelleisenbahn Bd. 1–3 (30,–), TT BR 89 (60,–), Eigenbau, Gleismaterial Spur 0 Zeuke (50,–).
H. Günther, 6710 Neustadt,
Gerberstraße 31a

Biete Bücher „Baureihe 01", „Triebwagenarchiv" in 2 Bänden (ET u. ETA, VT u. DT) „Schmalspurbahn – Archiv", St. 36,– M;
nur im Tausch gegen funktionsfähiges H0-Modell BR 84.
Kuhlmann, 1157 Berlin,
Tannhäuserstraße 5

Biete
Schmalspurbahnarchiv 36,– und Selketalbahn 11,40 M.
Suche BR 84 (H0).
Uwe Krause,
8010 Dresden,
Gutzkowstraße 29–33,
Zi. 287 links

Modelleisenbahner!
Biete Lok BR 50 H0 Orig. Piko (60,–)
suche Lok BR 41 H0 v. Piko (Wertausgl.).
Werner Schmidt,
4415 Zörbig,
Platz des Volkes 24

Biete „Der Modelleisenbahner"
1, 5, 10 und 11/78, 1, 2, 6 und 11/79, 4, 5 und 10/80 je Heft 1,–, su. Fotos von der Merseburger Überlandb. (MÜBAG), AEG, Stadtbahn von Halle/S., Städtische Straßenbahn von Halle/S., von 1878 bis zur Gegenwart außer 33–45 und das Buch „Vom Pferdeomnibus bis zum Tatratriebwagen".
A. Kummer, 4030 Halle,
V.-Klemperer-Straße 56

Biete Schmalsp.-A., 36,–; Triebw.-A., 25,–; LP 01–99; 12,–; in H0; BR 80, def., 8,–; E 63, def. 8,–; V 200 (DB), 20,–, Kfz., ält. DDR-Prod., Stck. 2,–;
suche Holzborn „Dampflok 01–96", Dampflokomotiven, Bd. I u. II, in H0 BT 18, 38 (Eigenbau), 23, 42, 84, 91, Tend. 2,2 T 34, Wannentender (Eigenbau). Bauanl. auch defekt in H0, auch Tausch.
Ahrndt, 2200 Greifswald
Fleischerwiese 5

Biete Taschenlexikon „Eisenbahn – international A–Z", „Eine richtige Modellbahn soll es werden", „Modellbahnelektronik".
Suche Modelleisenbahnkalender, Jg. 1973, 1975–1980, Loks in H0: M 61, BR 23, 42, 50, 66, 84, 91.
Wegner, 1830 Rathenow,
Friedrich-Ebert-Ring 103

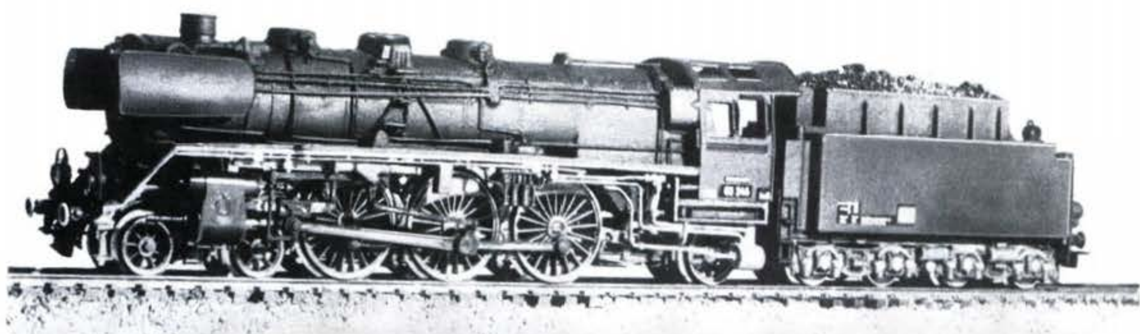
Biete „Selketalbahn", Schmalspurbahnarchiv, „Als die Züge fahren lernten", „Modellbahnkalender 1980"
su. Dampflokarchiv Bd. I u. II, E-Lokarchiv, Diesellokarchiv, Triebwagenarchiv, H0 BR 23.
Kegel, 3014 Magdeburg,
Fuchsberg 43

Zur Vervollständigung meiner Bibliothek suche ich: „Die Spreewaldbahn", „Dampflokomotiven BR 01–96", „Schiene, Dampf- u. Kamera", „Die deutschen Dampflokomotiven gestern u. heute" und biete z. Tausch: „Schmalspurbahn-Archiv", 36,– M, „Dampflokarchiv", Bd. 2 u. 3, je 20,– M, „Die Selketalbahn", 13,– M.
J. Preitz, 4329 Nachterstedt,
Hoymer Straße 12

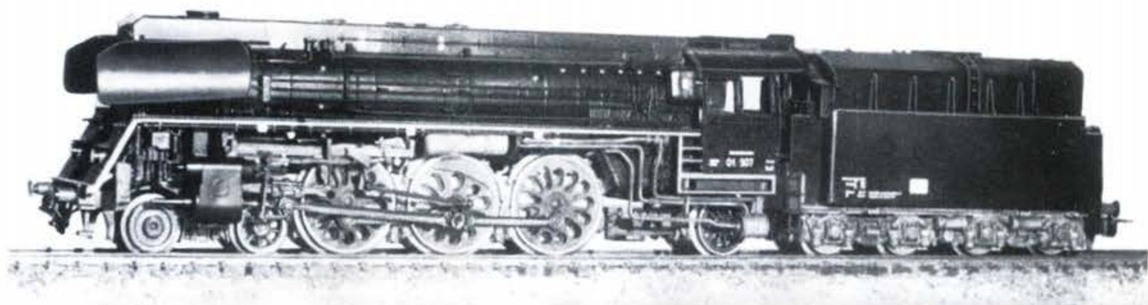
Suche: „Modelleisenbahner",
Jg. 1956, H. 1, 2, 3, 4, 6, oder Jg. komplett.
Biete dto., div. Hefte Jg. 1958, 60, 64, 72; kpl. Jg. 1961–65 „Das Signal", H. 1–35 (Hefte z. T. nicht kpl.) à –,80 M.
G. Böhme, 8021 Dresden,
Knappstraße 6

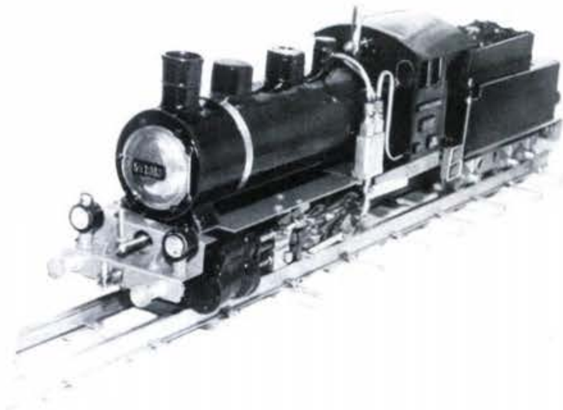
Biete H0-Teile zum Aufbau einer BR 84
(außer Motor) Fahrgest. BR 23 (Piko), BR 89.2, VT 137 (3teilig), Tender 2,2 T 26 (Piko) Baureihe 01, Dampflokarchiv Bd. III, E-Lokarchiv, Die Dampflokomotive,

suche: H0: BR 01.0-2
(Wagner-Windleitbleche), BR 03.0-2, BR 38. 10-40, E 04, E 18 (Eigenbau), „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1–25, Fotos über den Einsatz der BR 03 von 1930 – 1969.
R. Kratzenberg, 3211 Angern,
Feldstraße 10



Selbst gebaut





Bilder 1 und 2: Aus einer PIKO 01^5 und dem Kessel einer 03 der ehemaligen Schicht-Produktion entstand dieses recht ansehnliche Modell unseres Lesers F. Leyer aus Leipzig. Die gesamte Maschine ist mit vielen Details dekoriert worden und erhielt eine völlig neue Farbbehandlung. Durch Veränderungen einer PIKO 01^5 wurde das sogenannte „Radsatz-Unikum" des Bw Erfurt nachgestaltet. Die Anregung zur Nachbildung der 01 507 gab das im transpress-Verlag erschienene Buch über die BR 01.

Fotos: F. Leyer, Leipzig

Bild 3: Eine „richtige" Dampflok baute Herr Jürgen Ebert aus Schönheide in der Nenngröße I. Er schrieb u. a.: „Grundlage für den Bau dieser G8-ähnlichen Maschine bildeten die Veröffentlichungen in den Heften 8 und 9/78 zum Selbstbau einer BR 55. Feuerbuchse, Heizrohre und Rauchkammer sind wie beim Vorbild vorhanden.
In der Feuerbuchse ist ein Spiritusbrenner untergebracht. Die Zylinder sind mit Rundschiebern ausgerüstet. An der Heizerseite befindet sich noch eine von der letzten Achse angetriebene Speisepumpe. Für die Bevorratung von Wasser und Spiritus sind im Tender zwei besondere Behälter untergebracht."

Foto: J. Ebert, Schönheide



ISSN 0026–7422